

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

REALIZZATO DA



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Torino, ottobre 2023

Redazione del rapporto:

Giancarlo Albiero (Area Aftermarket e Motorsport - ANFIA)

Barbara Barazza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Dimitri Bedarida (Senior Sustainability Consultant - Energy Saving)

Alberta Coccimiglio (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Emanuela Pregnotato (Area Economica & Internazionalizzazione - ANFIA)

Inti Merino Rimini (Head of Strategic Partnerships & Alliances - ESGeo)

Miriam Sala (Area Studi e Statistiche - ANFIA)

Annunziata Scocozza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Coordinamento progetto di ricerca:

Barbara Barazza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Andrea Debernardis (Gruppi Componenti e Car Design & Engineering - ANFIA)

Elaborazioni statistiche e normalizzazione database:

Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Miriam Sala (Area Studi e Statistiche - ANFIA)

Qualunque parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di recupero dati o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico, senza autorizzazione, a condizione che se ne citi la fonte.

Any part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without permission provided that the source is fully credited.

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Ringraziamenti

Come nelle passate edizioni, il nostro primo ringraziamento va a tutte le imprese della componentistica automotive italiana che hanno partecipato alla rilevazione dell'Osservatorio 2023, dedicando il proprio tempo alla compilazione del questionario, con il consueto impegno e interesse. Grazie al loro contributo il rapporto 2023 ha mantenuto un elevato tasso di risposta, fondamentale per fornire un quadro complessivo del settore in tempi difficili come quelli presenti.

Realizzato da



Sommario

Premessa	15
1 Scenari globali dell'industria automotive	17
1.1 L'economia mondiale	17
1.1.1 <i>La congiuntura economica mondiale</i>	17
1.1.2 <i>L'economia dell'Eurozona</i>	20
1.1.3 <i>I prezzi delle materie prime</i>	21
1.2 L'industria automotive mondiale	24
1.2.1 <i>La domanda mondiale di autoveicoli</i>	24
Le Gigafactory in Europa	27
1.2.2 <i>La produzione mondiale di autoveicoli</i>	31
1.3 L'economia e l'industria automotive italiane	35
1.3.1 <i>La filiera produttiva italiana del settore automotive</i>	39
1.3.2 <i>La domanda di autoveicoli e veicoli trainati</i>	40
1.3.3 <i>Il parco circolante</i>	43
1.4 Le prospettive per il 2023	44
2 La componentistica automotive italiana	47
2.1 Il campo di osservazione e l'universo in esame	47
2.2 La metodologia d'indagine e lo strumento di ricerca	50
2.3 La dimensione economica della filiera	52
2.4 Partecipazione dell'impres e loro caratteristiche	53
2.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale	61
2.6 Addetti	67
2.7 Il mercato aftermarket, il primo impianto e altri mercati	70
2.8 Relazioni della filiera con il gruppo Stellantis, IVECO e gli altri principali clienti	71
2.9 Impres della componentistica e costruttori cinesi	75
2.10 Internazionalizzazione	76
2.11 La saturazione della capacità produttiva	80
2.12 Innovazione e collaborazione fra impres	82
2.13 Difficoltà legate all'approvvigionamento e ai costi delle materie prime e dell'energia . 88	
2.14 Prospettive e strategie d'impresa	90
2.15 Posizionamento sui mercati in base a tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto	95
2.16 La domanda di policy da parte delle impres	102
2.17 Conclusioni	104
Appendice	106

3	La filiera della componentistica in Piemonte	109
3.1	I numeri della filiera	109
3.2	Il profilo delle imprese piemontesi partecipanti all'indagine	110
3.3	Andamento del fatturato e diversificazione produttiva	112
3.4	Internazionalizzazione delle imprese	116
3.5	I rapporti con il Gruppo Stellantis	118
3.6	Strategie d'impresa	120
3.7	L'innovazione e la spesa in R&S	122
3.8	Posizionamento e trend emergenti	125
3.9	Transizione ecologica e sostenibilità	131
4	La responsabilità delle imprese sui temi ambientali, sociali e di governance (ESG). I nuovi obblighi, l'importanza dell'informativa, best practice e status quo della filiera	134
4.1	Introduzione alla CSR Directive	134
4.1.1	<i>Le principali novità</i>	135
4.1.2	<i>Importanza dell'informativa ESG</i>	135
4.1.3	<i>Gli obiettivi della CSRD</i>	136
4.1.4	<i>Adozione degli European Sustainability Reporting Standard (ESRS)</i>	136
4.1.5	<i>Principio di Doppia Materialità</i>	137
4.1.6	<i>Richiesta di Assurance</i>	137
4.1.7	<i>Collocazione dell'informativa di sostenibilità</i>	137
4.2	Sull'importanza di una informativa ESG per il settore automotive	138
4.2.1	<i>Emissioni gas serra (GHG emission) e misurazione della Carbon footprint</i>	138
4.2.2	<i>L'importanza del piano di sostenibilità per le aziende dell'industria automobilistica</i>	140
4.3	Iniziativa di Filiera	142
4.4	Lo status quo della filiera automotive sui temi della sostenibilità (ESG)	143
5	La Filiera industriale Motorsport in Italia	151
5.1	I numeri del settore	151
5.2	Perimetro di attività, tendenze e struttura del Motorsport	153
5.3	Organizzazione della filiera industriale	154
5.4	L'importanza del trasferimento tecnologico	155
5.5	Prospettive di crescita ed elementi di criticità per il futuro	156
5.6	Il ruolo della normativa	157
5.7	Considerazioni conclusive	158

Indice delle figure

FIGURA 1.1 TASSO INFLAZIONE MONDO	23
FIGURA 1.2 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN MLN DI UNITÀ.....	24
FIGURA 1.3 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN % SUL TOTALE MONDO.....	25
FIGURA 1.4 PRODUZIONE ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2022 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)	39
FIGURA 1.5 DOMANDA ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA 2017-2022 IE VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ).....	41
FIGURA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022.....	48
FIGURA 2.2 DISTRIBUZIONE DELLE LOCALIZZAZIONI D'IMPRESA PER TIPOLOGIA E REGIONE. ANNO 2022	49
FIGURA 2.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2022.....	53
FIGURA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2022	54
FIGURA 2.5 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI ADDETTI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2022.....	55
FIGURA 2.6 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER DIMENSIONE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022	55
FIGURA 2.7 APPARTENENZA A UN GRUPPO INDUSTRIALE PER CATEGORIE DI FORNITORI (% IMPRESE). ANNO 2022	56
FIGURA 2.8 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI CONDUZIONE. ANNI 2019-2022.....	57
FIGURA 2.9 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER NATURA GIURIDICA E TIPOLOGIA DI CONDUZIONE. ANNO 2022	57
FIGURA 2.10 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI FATTURATO. ANNI 2020-2022.....	58
FIGURA 2.11 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI VEICOLI DI DESTINAZIONE DEI PRODOTTI/SERVIZI OFFERTI (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022.....	59
FIGURA 2.12 AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022	60
FIGURA 2.13 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. ANNO 2022.....	61
FIGURA 2.14 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO. ANNI 2015-2022.....	62
FIGURA 2.15 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2020-2022.....	62
FIGURA 2.16 ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER DIMENSIONE D'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2022	63
FIGURA 2.17 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI FATTURATO AUTOMOTIVE PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022	64
FIGURA 2.18 QUOTA DI IMPRESE CON FATTURATO AUTOMOTIVE SUPERIORE AL 50% SUL FATTURATO TOTALE. ANNI 2020-2022.....	64
FIGURA 2.19 SETTORI DI DESTINAZIONE DIVERSI DALL'AUTOMOTIVE (*) (% IMPRESE). ANNI 2021 E 2022	65
FIGURA 2.20 ANDAMENTO DEL FATTURATO PER QUOTA DI RICAVI AUTOMOTIVE (% IMPRESE). ANNO 2022	66
FIGURA 2.21 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI LAUREATI E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022.....	68
FIGURA 2.22 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI IN R&S. ANNI 2021 E 2022.....	69
FIGURA 2.23 QUOTA DI IMPRESE PER TIPOLOGIA DI MERCATO. ANNO 2022.....	70
FIGURA 2.24 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE A GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO. ANNI 2021 E 2022.....	71
FIGURA 2.25 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO PER CLIENTE FINALE. ANNI 2021 E 2022	72

FIGURA 2.26 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE AI GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022	72
FIGURA 2.27 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2022.....	73
FIGURA 2.28 QUOTA DELLE IMPRESE ESPORTATRICI PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2020-2022	77
FIGURA 2.29 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022	77
FIGURA 2.30 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FASCE DI VARIAZIONE ANNUALE DEL FATTURATO ESTERO. ANNI 2020-2022	78
FIGURA 2.31 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER INTENSITÀ DELL'EXPORT E PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022	79
FIGURA 2.32 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. ANNI 2020-2022	80
FIGURA 2.33 QUOTA DI SATURAZIONE MEDIA DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA PER CATEGORIE DI FORNITORI (% VALORI). ANNI 2020-2022.....	81
FIGURA 2.34 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022	81
FIGURA 2.35 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO INVESTITO IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2018-2022	82
FIGURA 2.36 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO INVESTITE IN R&S E PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022.....	82
FIGURA 2.37 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE CHE HANNO INTRODOTTI INNOVAZIONI DI PRODOTTO PER TIPOLOGIA E CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022	84
FIGURA 2.38 INNOVAZIONI DI PRODOTTO PREVISTE NEL TRIENNIO 2023-2025 NEL SETTORE AUTOMOTIVE PER TIPOLOGIA DI INTERVENTO (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA).....	84
FIGURA 2.39 FINALITÀ DELLE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE POSTE IN ESSERE O PREVISTE (% IMPRESE). ANNO 2022.....	87
FIGURA 2.40 CONSEGUENZE PER LE IMPRESE DERIVANTI DALL'AUMENTO DEI COSTI DI MATERIE PRIME ED ENERGIA (% IMPRESE). ANNO 2022.....	88
FIGURA 2.41 INFLUENZA (*) DI ALCUNI FATTORI SULLA STRATEGIA DI SVILUPPO DELL'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2022	90
FIGURA 2.42 PREVISIONI PER IL 2023 RISPETTO AL 2022 CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE PER INDICATORI ECONOMICI (% IMPRESE).....	91
FIGURA 2.43 SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE NEL 2023 RISPETTO AL 2022 PER INDICATORI ECONOMICI E PER CATEGORIE DI FORNITORI.....	92
FIGURA 2.44 TIPOLOGIE DI AZIONI INTRAPRESE O PROGRAMMATE IN CHIAVE DECARBONIZZAZIONE ED ECONOMIA CIRCOLARE (% IMPRESE). ANNO 2022.....	93
FIGURA 2.45 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN. ANNO 2022	96
FIGURA 2.46 POSIZIONAMENTO DELLE IMPRESE SUL MERCATO DEI VEICOLI ELETTRICI E IBRIDI (% IMPRESE). ANNO 2022	97
FIGURA 2.47 PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO PER AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE). ANNO 2022.....	99
FIGURA 2.48 PERCORSI DI ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNI 2020-2022	101
FIGURA 2.49 MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE VALUTATE EFFICACI IN PASSATO E PRIORITARIE IN FUTURO (% IMPRESE). ANNO 2022	102
FIGURA 3.1 IMPRESE RISPONDENTI PER SEGMENTO DELLA FILIERA. ANNO 2022	110
FIGURA 3.2 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PIEMONTESI RISPONDENTI PER DIMENSIONE E SEGMENTO DELLA FILIERA. ANNO 2022 ..	111
FIGURA 3.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO 2022 RISPETTO AL 2021	112
FIGURA 3.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER "ALTRI SETTORI DI DESTINAZIONE" DELLA PRODUZIONE (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022.....	113

FIGURA 3.5 I MERCATI DI DESTINAZIONE DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE PIEMONTESE (% DI IMPRESE). ANNI 2019- 2022 ...	114
FIGURA 3.6 PREVISIONI DI ANDAMENTO PER L'ANNO 2023 RISPETTO AL 2022, CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE (% DI IMPRESE).....	115
FIGURA 3.7 GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT (% DI IMPRESE). ANNO 2022	116
FIGURA 3.8 VARIAZIONE % DEL FATTURATO AUTOMOTIVE ESTERO (% DI IMPRESE). ANNO 2022	117
FIGURA 3.9 FATTURATO AUTOMOTIVE GENERATO GRAZIE A STELLANTIS. ANNO 2022	118
FIGURA 3.10 AUMENTO DEI COSTI DELLE MATERIE PRIME E PRINCIPALI CONSEGUENZE* (% DI IMPRESE). ANNO 2022	120
FIGURA 3.11 INNOVAZIONI DI PRODOTTO E DI PROCESSO. VALORE % NEI VARI TRIENNI.....	122
FIGURA 3.12 OBIETTIVI PER CUI SONO STATE ATTIVATE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE. ANNO 2022.....	123
FIGURA 3.13 STRATEGIE DI PRODOTTO PREVISTE NEL SETTORE AUTO DALLE IMPRESE PER IL TRIENNIO 2023-2025	124
FIGURA 3.14 IMPRESE RISPONDENTI PER AMBITO TECNOLOGICO DELL'AUTOMOTIVE IN CUI SONO ATTIVE (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022.....	125
FIGURA 3.15 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN (% IMPRESE). ANNO 2022.....	126
FIGURA 3.16 NUOVE TECNOLOGIE E IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI CINQUE ANNI (% IMPRESE, DOMANDA FACOLTATIVA). ANNO 2022	127
FIGURA 3.17 CAMBIAMENTI PRODOTTI DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLO STOP AI MOTORI BENZINA E DIESEL DAL 2035 (% IMPRESE, RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022	128
FIGURA 3.18 PARTECIPAZIONE E PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO (% IMPRESE). ANNO 2022	129
FIGURA 3.19 REPERIMENTO DI NUOVE RISORSE UMANE E COMPETENZE PER PROGETTI TECNOLOGICI (% DI IMPRESE). ANNO 2022 ..	130
FIGURA 3.20 AZIONI INTRAPRESE/DA INTRAPRENDERE A FAVORE DI DECARBONIZZAZIONE ED ECONOMIA CIRCOLARE (% DI IMPRESE). ANNO 2022	131
FIGURA 3.21 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE (% DI IMPRESE). ANNO 2022.....	132
FIGURA 3.22 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE (% DI IMPRESE). ANNO 2022	132
FIGURA 3.23 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA GOVERNANCE (% DI IMPRESE)	133
FIGURA 4.1 AZIONI ESG – ENVIRONMENT - ADOZIONE POLICY AZIENDALE. DATI ITALIA	143
FIGURA 4.2 AZIONI ESG – ENVIRONMENT – STRUMENTI CHE MONITORANO L'ENERGIA CONSUMATA. DATI ITALIA	144
FIGURA 4.3 AZIONI ESG – ENVIRONMENT – MONITORAGGIO PROPRI FORNITORI SU ASPETTI SOCIALI E AMBIENTALI. DATI ITALIA	144
FIGURA 4.4 AZIONI ESG- SOCIAL- POLITICHE SUPPLEMENTARI IN MATERIA DI SICUREZZA DEI LAVORATORI. DATI	145
FIGURA 4.5 AZIONI ESG – SOCIAL - POLITICHE PER GESTIONE TEMATICHE DIVERSITÀ, INCLUSIONE E PARI OPPORTUNITÀ. DATI ITALIA	146
FIGURA 4.6 AZIONI ESG - SOCIAL - PIANO FORMAZIONE DIPENDENTI SU TEMI SOSTENIBILITÀ. DATI ITALIA	146
FIGURA 4.7 AZIONI ESG - SOCIAL- PRESENZA DI DONNE IN POSIZIONI APICALI	147
FIGURA 4.8 AZIONI ESG - GOVERNANCE- POLICY ANTICORRUZIONE. DATI ITALIA	148
FIGURA 4.9 AZIONI ESG- GOVERNANCE- CODICE CONDOTTA FORNITORI DA SOTTOPORRE ALLA SUPPLY CHAIN. DATI ITALIA	148
FIGURA 4.10 AZIONI ESG- GOVERNANCE- POLITICHE/REGOLE GESTIONE DIRITTI UMANI DELLA SUPPLY CHAIN. DATI ITALIA	149
FIGURA 4.11 AZIONI ESG- GOVERNANCE- PIANO SVILUPPO COERENTE CON TRANSIZIONE ENERGETICA E IMPATTI SU AUTOMOTIVE. DATI ITALIA	150
FIGURA 5.1 IMPRESE DEL MOTORSPORT IN ITALIA	152
FIGURA 5.2 LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA DELLE IMPRESE MOTORSPORT IN ITALIA	152

Indice delle tabelle

TABELLA 1.1 PIL, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023.....	18
TABELLA 1.2 PIL UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023	19
TABELLA 1.3 PRODUZIONE INDUSTRIALE UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2022 (VARIAZIONI PERCENTUALI SULLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE PER IL 2023).....	21
TABELLA 1.4 PREZZO DEL PETROLIO, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI (USD/BARILE MEDIA DEI PREZZI UK, BRENT, DUBAI E WTI) .	22
TABELLA 1.5 UE-EFTA-UK, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2013-2022, MLN DI UNITÀ E VAR. %.....	25
TABELLA 1.6 NAFTA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ	29
TABELLA 1.7 VENDITE MONDIALI DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE	31
TABELLA 1.8 PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI.....	32
TABELLA 1.9 PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE.....	32
TABELLA 1.10 CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI 2020-2022 VAR. % ANNUALI.....	36
TABELLA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2022.....	49
TABELLA 2.2 STRUTTURA DEL QUESTIONARIO. ANNO 2022	51
TABELLA 2.3 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. ANNO 2022	52
TABELLA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI NEL SETTORE AUTOMOTIVE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022.....	67
TABELLA 2.5 AZIONI INTRAPRESE DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLA STRATEGIA ADOTTATA DA STELLANTIS (% IMPRESE). ANNO 2022	74
TABELLA 2.6 ANDAMENTO DI ALCUNI INDICATORI DELL'EXPORT DELLE IMPRESE RISPONDENTI. ANNI 2020-2022	76
TABELLA 2.7 SOGGETTO CHE HA SVILUPPATO L'INNOVAZIONE DI PRODOTTO E DI PROCESSO PER CATEGORIA DI FORNITORI (% SULLE IMPRESSE INNOVATRICI). ANNO 2022	86
TABELLA 2.8 DICHIARAZIONI A CONSUNTIVO (ANNO 2022) E PREVISIONALI (ANNO 2023) DI ANDAMENTO DEL FATTURATO (% IMPRESE)	92
TABELLA 2.9 AZIONI PREVISTE CONSEGUENTI ALLO STOP ALLA VENDITA IN EUROPA DI AUTOMOBILI NUOVE CON MOTORE ICE DAL 2035 (% IMPRESE; RISPOSTE MULTIPLE). ANNO 2022	93
TABELLA 2.10 QUOTA DI PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO DEI NUOVI POWERTRAIN. ANNO 2022.....	98
TABELLA 2.11 IMPATTO DI NUOVE TECNOLOGIE SULLA COMPETITIVITÀ DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI 5 ANNI (% IMPRESE, DOMANDA FACOLTATIVA). ANNO 2022	100
TABELLA 2.12 I SEGMENTI DELLA FILIERA: ESEMPI DI PRODOTTI E DI SERVIZI PER CATEGORIA.....	108
TABELLA 3.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. DATI PIEMONTE.....	109
TABELLA 3.2 AZIONI INTRAPRESE DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLA STRATEGIA ADOTTATA DA STELLANTIS. ANNO 2022	119

Premessa

Con l'edizione 2023 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, si è deciso di evidenziare, fin dalla scelta del titolo dello studio, come il comparto industriale della componentistica automotive, che vanta una forte tradizione ed eccellenza nel nostro Paese, si stia aprendo alle trasformazioni del mondo della mobilità, sia con l'ampliamento del portafoglio di prodotti e di servizi, sia con operazioni di riconversione e diversificazione che interessano un crescente numero di imprese.

L'indagine campionaria condotta dalla Camera di commercio di Torino - ideatrice della pubblicazione oltre vent'anni fa - e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) - che riunisce le imprese della filiera produttiva automotive italiana rappresentandone gli interessi - oltre a raccogliere i risultati economici delle realtà rispondenti, a individuarne il posizionamento nella cosiddetta piramide di fornitura e rispetto ai vari ambiti tecnologici del settore, cerca di disegnare i trend della filiera in tema di attività di ricerca e sviluppo, export, strategie d'impresa, decarbonizzazione ed economia circolare, innovazione e nuove competenze, richieste di misure a sostegno della transizione green e digitale.

Una transizione tecnologica ed energetica a cui l'UE ha dato il via con il Green Deal e in cui il tema della sostenibilità ambientale delle imprese acquisisce sempre maggiore importanza, inserendosi, tuttavia, nella più vasta cornice della sostenibilità aziendale, che sottende l'impegno concreto di un'azienda verso un modello di business che non solo ne permetta il sostentamento a lungo termine, ma che sia anche attento all'ambiente, al benessere sociale e ad una governance equa e lungimirante, secondo il paradigma ESG (Environment, Social e Governance). Per la prima volta, nel questionario somministrato alle imprese è stata toccata nello specifico anche questa tematica.

L'orizzonte temporale preso in esame dall'indagine riguarda prevalentemente l'anno 2022 - segnato da una decelerazione diffusa dell'attività economica globale, tra la lenta ripresa dalla crisi pandemica e gli effetti negativi dello scoppio del conflitto Russia-Ucraina - con un outlook sul 2023 (previsioni per i diversi indicatori economici, influenza di fattori esogeni sui piani di sviluppo dell'impresa e strategie di breve periodo). Nel 2022, la produzione mondiale di autoveicoli ha mantenuto un trend positivo (+6%) totalizzando oltre 85 milioni di unità prodotte, ma ha continuato a non raggiungere i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). Alla crescita registrata in America e in Asia, fa da contraltare la flessione dell'Europa (-1%, con 16,2 milioni di unità), con un'Italia rimasta stabile rispetto all'anno precedente (+0,1%). Secondo le stime di ANFIA, gli autoveicoli prodotti in Italia a fine 2023 potrebbero attestarsi intorno alle 900mila unità (+13% rispetto al 2022), quindi sempre al di sotto della soglia ideale di un milione di cui beneficerebbero proprio lo stato di salute della componentistica e gli investimenti produttivi sul territorio e che è ora diventata oggetto del piano industriale 2030 a cui sta lavorando il Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Nel 2022, le istituzioni europee hanno raggiunto un accordo sui nuovi target di emissioni di CO₂ (-100% rispetto ai livelli del 2021) di auto e veicoli commerciali leggeri al 2035 - la prima intesa del pacchetto normativo Fit for 55 - confermando in via definitiva, per la filiera automotive europea e italiana e per il nostro sistema Paese nel suo complesso, un rapido ed effettivo cambio di passo in relazione allo sviluppo delle tecnologie di elettrificazione della mobilità e delle condizioni abilitanti per la loro messa a terra. A livello normativo, sempre nel 2022, la Commissione UE ha pubblicato la sua proposta per i nuovi standard Euro 7 sulle emissioni inquinanti di autovetture, veicoli commerciali leggeri e veicoli industriali, che sta procedendo nel suo iter legislativo per arrivare poi alla normativa definitiva a inizio 2024. Si tratta di dossier destinati ad influire enormemente sui piani di investimento e sulle strategie di medio-lungo periodo dei Costruttori e dell'intera filiera di fornitura.

Lo stesso 2022 è anche l'anno in cui hanno fatto il loro ingresso sul mercato auto europeo i costruttori cinesi di auto elettriche e ibride. Lo studio ha voluto, quindi, indagare anche il sentiment delle imprese rispetto a questo fenomeno, che ha guadagnato grande attenzione nell'autunno 2023 dopo l'annuncio della Commissione europea dell'apertura di un'indagine anti-dumping sulle importazioni in Europa di auto elettriche cinesi.

Completa lo studio un capitolo che approfondisce le dinamiche della filiera industriale del motorsport in Italia, filiera che sostiene la competitività e i livelli tecnologici e di accesso ai mercati internazionali di alcuni importanti distretti sul territorio.

Come sempre, ci auguriamo che questo lavoro possa servire ad approfondire la conoscenza di un settore molto articolato e rilevante per l'economia nazionale e della complessa fase storica che sta vivendo. In particolare, speriamo possa diventare uno strumento di lavoro per gli attori istituzionali che, con la responsabilità delle loro decisioni, hanno il potere di agevolare il percorso di trasformazione in atto e di favorire, in uno sfidante scenario globale, il mantenimento e la crescita della competitività delle imprese italiane.

Marco Stella
Presidente Gruppo Componenti di ANFIA

Dario Gallina
Presidente della Camera di commercio di Torino

1 Scenari globali dell'industria automotive

Miriam Sala, ANFIA

1.1 L'economia mondiale

Nel 2022 l'economia mondiale ha rallentato a causa dei forti rincari nei prezzi delle materie prime, aggravati dal conflitto in Ucraina, oltre che da alcune recrudescenze di pandemia in Cina e dalle strozzature delle supply-chain globali. Il FMI ha quindi stimato per il 2022 una crescita globale del 3,5%, in calo rispetto al 6,3% del 2021¹.

L'invasione dell'Ucraina, in particolare, ha peggiorato le condizioni finanziarie globali e rallentato le prospettive di crescita, a causa dell'aumentata incertezza, dell'ulteriore rialzo dei prezzi delle materie prime e dell'acuirsi delle difficoltà dal lato dell'offerta.

Inoltre, i recenti attentati di Hamas in Israele, sostenuti dall'Iran e dal Qatar, dividono il medio-oriente e accendono nuove tensioni sui mercati, in particolare quello energetico.

1.1.1 La congiuntura economica mondiale

L'invasione dell'Ucraina ha costituito un punto di svolta nelle relazioni internazionali e ha condizionato pesantemente l'economia globale. La tensione geopolitica ha generato incertezza, i prezzi dell'energia hanno subito forti rialzi, generando un netto e diffuso aumento dell'inflazione, cui ha corrisposto un rapido irrigidimento delle politiche monetarie in quasi tutte le economie avanzate.

Dopo la forte ripresa del 2021, legata alla diffusione dei vaccini ed al superamento della crisi pandemica, la crescita globale ha rallentato nel 2022, in uno scenario di forte incertezza economica e politica, al 3,5%.

Tra le economie avanzate il rallentamento è stato più marcato negli Stati Uniti, dove l'irrigidimento delle condizioni finanziarie e il progressivo ridimensionamento del reddito disponibile, conseguenti all'esaurimento del sostegno fiscale introdotto a fronte della pandemia, hanno frenato la ripresa.

Nel 2022 anche le economie emergenti hanno rallentato, risentendo negativamente della riduzione della liquidità globale associata all'aumento dell'incertezza politica e all'apprezzamento del dollaro. Hanno pesato inoltre la decelerazione della Cina, dovuta all'introduzione di misure restrittive per contrastare le recrudescenze della pandemia e la contrazione dell'economia russa causata dalle pesanti sanzioni imposte al paese dopo l'invasione dell'Ucraina.

Nel 2022 l'inflazione è aumentata in tutte le principali economie, raggiungendo in media d'anno l'8,7% a livello globale. I forti rincari delle materie prime, già iniziati nel 2021 e divenuti più intensi a seguito della guerra in Ucraina, si sono tradotti in rialzi dei prezzi al consumo di gas ed elettricità in maniera molto eterogenea, impattando in particolare i paesi più dipendenti dalle forniture russe.

¹ FMI - World Economic Outlook Update, luglio 2023

Le spinte inflative si sono affievolite dopo l'estate, anche grazie a una progressiva riduzione dei prezzi dell'energia. Dopo avere raggiunto un massimo tra giugno e ottobre, nei mesi successivi l'inflazione al consumo è scesa di circa 4 p.p. rispetto al picco sia negli Stati Uniti che nell'Eurozona.

Anche l'intervento pubblico è stato diversificato da paese a paese e determinato da motivazioni che si sono spinte oltre quella del contenimento dei prezzi, quali il supporto al reddito di famiglie e imprese.

TABELLA 1.1 PIL, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023

variazioni % a/a	Stime		Proiezioni	
	2021	2022	2023	2024
MONDO	6,3	3,5	3,0	3,0
Paesi avanzati	5,4	2,7	1,5	1,4
<i>Area Euro</i>	5,3	3,5	0,9	1,5
<i>Regno Unito</i>	7,6	4,1	0,4	1,0
<i>Giappone</i>	2,2	1,0	1,4	1,0
<i>Stati Uniti</i>	5,9	2,1	1,8	1,0
<i>Canada</i>	5,0	3,4	1,7	1,4
Paesi emergenti e in via di sviluppo	6,8	4,0	4,0	4,1
<i>Brasile</i>	5,0	2,9	2,2	1,2
<i>Cina</i>	8,4	3,0	5,2	4,5
<i>India</i>	9,1	7,2	6,1	6,3
<i>Russia</i>	5,6	-2,1	1,5	1,3
<i>Messico</i>	4,7	3,0	2,6	1,5
Medioriente & Asia Centrale	4,4	5,4	2,5	3,2
Africa Sub-Sahariana	4,7	3,9	3,5	4,1
<i>Nigeria</i>	3,6	3,3	3,2	3,0
<i>Sud Africa</i>	4,7	1,9	0,3	1,7
Commercio mondiale (beni e servizi)	10,7	5,2	2,0	3,7
Prezzi al consumo	4,7	8,7	6,8	5,2

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2023

Nel 2022 le banche centrali delle principali economie hanno rialzato notevolmente i tassi di interesse per contrastare l'aumento dell'inflazione, ad eccezione del Giappone e della Cina, dove gli incrementi dei prezzi sono stati comunque più contenuti. I tassi di interesse ufficiali negli Stati Uniti sono stati innalzati di 425 punti base; nell'Area Euro e nel Regno Unito i rialzi sono stati rispettivamente di 250 e di 325 punti base.

Il rialzo generalizzato dei tassi di interesse e l'incertezza economica e politica generata dal conflitto in Ucraina hanno inasprito le condizioni finanziarie globali.

Tra le economie emergenti e in quelle in via di sviluppo, il cui debito era già cresciuto a seguito della pandemia, circa un quarto dei paesi è considerato ad alto rischio dall'FMI, sebbene anche nelle economie avanzate si siano verificati episodi di tensione sui mercati finanziari.

Similmente all'attività economica, il commercio internazionale si è indebolito nell'ultima parte dello scorso anno, dopo un primo semestre relativamente vivace.

La crescita degli scambi mondiali è stata pari al 5,4%, un trend superiore a quello medio del decennio 2009-2018 (3,3%), ma inferiore rispetto al 2021, caratterizzato dalla ripresa delle attività economiche dopo la pandemia.

Sulla dinamica del commercio hanno pesato il rallentamento dell'attività in Cina, per le recrudescenze della pandemia e la contrazione degli scambi con la Russia seguita all'introduzione delle sanzioni internazionali. Nell'ultimo trimestre, come già detto, gli scambi sono nettamente scesi, per via del deterioramento della domanda globale e del rialzo dei tassi di interesse.

Il rallentamento ha comunque contribuito ad allentare le strozzature nelle catene globali degli approvvigionamenti e a moderare le pressioni di domanda sui prezzi delle materie prime.

TABELLA 1.2 PIL UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023

variazioni % a/a	Stime		Proiezioni	
	2021	2022	2023	2024
UE	5,5	3,7	1,0	1,7
Area Euro	5,3	3,5	0,9	1,5
<i>Germania</i>	2,6	1,8	-0,3	1,3
<i>Francia</i>	6,4	2,5	0,8	1,3
<i>Italia</i>	7,0	3,7	1,1	0,9
<i>Spagna</i>	5,5	5,5	2,5	2,0
<i>Polonia</i>	6,9	5,1	1,2	2,2

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2023

Nei paesi avanzati, la ripresa ha tuttavia risentito di forti tensioni. Dai primi mesi del 2021, l'inflazione è rapidamente aumentata, con unica eccezione per il Giappone. Per le restrizioni dovute alla pandemia, numerose aziende erano state costrette a ridurre notevolmente, se non ad interrompere, la produzione di beni e servizi. Alla ripresa delle attività, l'aumento della domanda non è stato supportato da un'offerta adeguata, con severe conseguenze nell'approvvigionamento di materie prime e semilavorati e forti incrementi dei costi di trasporto e di produzione.

Il forte aumento della domanda si è focalizzato, in particolare, su beni ad alto contenuto tecnologico, funzionali alle nuove modalità di lavoro *da remoto* e fruibili anche in contesti di distanziamento sociale. L'incremento nella richiesta si è così scontrato con i problemi di approvvigionamento dei semiconduttori necessari per la produzione, con un conseguente cospicuo aumento dei prezzi.

Questa tendenza ha colpito in particolare gli Stati Uniti, dove l'inflazione dei beni ha toccato il livello record degli ultimi quarant'anni.

Colpite dal calo dell'offerta e dagli ordini più elevati rispetto alle attese, le quotazioni delle materie prime, in particolar modo quelle alimentari ed energetiche, sono cresciute bruscamente nel 2021. Nelle economie avanzate, la componente energetica ha fortemente contribuito all'aumento dei prezzi al consumo, specialmente in Eurozona e Giappone.

Il conflitto in Ucraina ha deteriorato le prospettive inflazionistiche, a causa degli aumenti nei prezzi medi del gas naturale e del petrolio, del grano e di alcuni metalli di cui Russia e Ucraina sono tra i principali esportatori.

Similmente all'attività economica, il commercio internazionale si è indebolito nell'ultima parte dello scorso anno, dopo un primo semestre relativamente vivace. Nell'anno, gli scambi mondiali sono cresciuti del 5,2 rispetto al 2021, leggermente sopra la media del ventennio 2000-2019, che è pari al 4,9%.

Il conflitto tra Russia e Ucraina, così come le sempre maggiori tensioni tra Stati Uniti e Cina, ha portato anche ad importanti mutamenti del quadro del commercio mondiale. Le esportazioni verso la Russia si sono quasi dimezzate in valore rispetto al 2021, al contempo anche le esportazioni russe, in particolare di gas e petrolio, sono state in larga parte reindirizzate verso Stati che non hanno imposto loro sanzioni, principalmente Cina, India e Turchia.

Le relazioni commerciali tra Stati Uniti e Cina si sono ulteriormente deteriorate a partire dal 2018, anno di entrata in vigore dei dazi imposte dall'amministrazione statunitense su molti prodotti cinesi.

1.1.2 L'economia dell'Eurozona

Nel 2022 il Pil dell'Area Euro ha rallentato, in linea con il dato globale, a causa dell'aumento dei prezzi di energia e di beni alimentari, nonché dell'incertezza legata al protrarsi del conflitto in Ucraina e dell'inizio di una fase restrittiva della politica monetaria. Dall'autunno, l'attività è parsa stagnante, L'inflazione al consumo ha raggiunto i valori più alti dall'entrata in vigore della moneta unica. Le pressioni al rialzo derivanti dai *bottleneck* della supply-chain e dagli eccezionali aumenti delle quotazioni delle materie prime energetiche e alimentari si sono trasmesse, lungo la catena di formazione dei prezzi, anche alle componenti meno volatili del paniere dei consumi. Nell'ultimo trimestre del 2022 l'inflazione ha rallentato, a seguito del calo dei prezzi dell'energia.

Nel 2022 il Pil dell'Eurozona è cresciuto del 3,5%, circa 2 p.p. in meno rispetto alla ripresa post-pandemica dell'anno precedente (5,3%, Tabella 1.2). Il Pil ha rallentato, con diversa intensità, in tutte le principali economie tranne in Spagna.

A questa dinamica ha contribuito soprattutto la spesa delle famiglie, cresciuta del 4,3% (3,7% nel 2021). L'espansione dei consumi è stata sostenuta, oltre che dagli interventi fiscali, dall'incremento dei livelli di occupazione. La propensione al risparmio, che nel 2020 e nel 2021 aveva raggiunto valori particolarmente alti, si è ridotta nel 2022 al 13,9%, in linea con i livelli del 2019.

Gli investimenti fissi lordi sono aumentati del 3,7%, un valore analogo a quello dell'anno precedente.

L'interscambio commerciale ha fornito un apporto quasi nullo al Pil: le esportazioni sono aumentate del 6,9% e le importazioni del 7,9%, entrambe sospinte da un'espansione della componente relativa ai servizi.

Sia il numero di occupati sia quello delle ore lavorate hanno continuato a crescere (rispettivamente +2,2% e +3,4%), superando i valori del 2019. Il tasso di occupazione ha raggiunto un livello molto elevato (69,5%), con incrementi fra tutte le età.

Nel 2022 l'inflazione al consumo è aumentata, raggiungendo nella media d'anno l'8,4%. Fra le maggiori economie, l'incremento dei prezzi è stato più moderato in Francia (5,7%), come riflesso della maggiore indipendenza energetica, rispetto a Italia (8,7%), Germania (8,7%) e Spagna (8,3%). Nell'Eurozona l'inflazione core (al netto delle componenti energetiche e alimentari) è salita al 3,9% in media d'anno.

Dopo due diminuzioni successive, compreso il calo del 7% nel 2020, la produzione di manufatti dell'Area Euro è in ripresa e in crescita. La produzione industriale è aumentata del 9,1% nel 2021 rispetto al 2020 e ha continuato la sua tendenza al rialzo con un aumento del 3,1% nel 2022 rispetto all'anno precedente.

TABELLA 1.3 PRODUZIONE INDUSTRIALE UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2022 (VARIAZIONI PERCENTUALI SULLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE PER IL 2023)

variazioni % a/a	2020	2021	2022	gen-23/ gen-22	feb-23/ feb-22	mar-23/ mar-22	apr-23/ apr-22	mag-23/ mag-22	giu-23/ giu-22
UE27	-7,3	9,1	3,1	0,9	1,9	-1,3	-0,1	-2,0	-1,1
Area Euro	-7,7	8,9	2,3	0,8	1,7	-1,5	-0,1	-2,4	-1,1
<i>Germania</i>	-9,6	4,6	0,3	-1,7	0,4	2,4	0,9	0,1	-1,2
<i>Francia</i>	-10,9	5,8	-0,2	-2,6	0,9	0,5	1,5	2,7	0,5
<i>Italia</i>	-11,4	12,2	0,4	1,6	-2,3	-3,2	-7,4	-3,5	-0,7
<i>Spagna</i>	-9,8	7,5	3,0	-0,6	-0,7	5,8	-2,4	-0,7	-3,2
<i>Polonia</i>	-2,1	14,9	11	-0,4	-1,1	-3,0	-3,9	-2,9	-1,1

Fonte: Eurostat, aggiornamento 30 agosto 2023

Tra il 2012 e il 2014, la produzione dell'Eurozona è leggermente diminuita prima di iniziare un graduale aumento fino al 2018. Già nel 2019 il valore della produzione industriale aveva registrato una leggera contrazione (-0,2%), per poi calare più bruscamente nel 2020 (-7,3%) a causa degli effetti della pandemia. L'epidemia di COVID-19 e le relative misure di contenimento ampiamente introdotte dai paesi dell'UE hanno avuto un impatto significativo sulla produzione industriale nel 2020, ma il 2021 e il 2022 hanno mostrato aumenti della produzione in tutti i gruppi di attività industriali.

A partire dal marzo 2023 la tendenza positiva si è fermata e la produzione industriale sia dell'UE a27 stati, che dell'area dell'euro ha registrato flessioni tendenziali rispetto al 2022.

1.1.3 I prezzi delle materie prime

Il petrolio. I mercati petroliferi hanno subito forti contraccolpi negli ultimi tre anni, travolti prima dalla pandemia di Covid-19 e dall'invasione russa dell'Ucraina poi.

I consumi di petrolio nel 2022 sono stati limitati dal clima mite e dalla debolezza dell'attività industriale in Europa, insieme ai lockdown in Cina per contrastare la diffusione delle nuove varianti di COVID-19, alle condizioni meteorologiche sfavorevoli che hanno ridotto gli spostamenti aerei lo scorso inverno in Nord America.

Di conseguenza, la domanda di petrolio dell'OCSE1 nel quarto trimestre 2022 si è contratta di ben 910 mila barili al giorno (Kb/d) su base annua. Nei paesi non OCSE la domanda è invece aumentata di 500 Kb/d, nonostante la riduzione di 130 Kb/d in Cina.

Dal lato dell'offerta, IEA² ha previsto un rallentamento della produzione mondiale di petrolio nel 2023 rispetto allo scorso anno, dove si era invece registrata una crescita di +4,7 Mb/d.

TABELLA 1.4 PREZZO DEL PETROLIO, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI (USD/BARILE MEDIA DEI PREZZI UK, BRENT, DUBAI E WTI)

variazioni % a/a	2021	2022	2023	2024
Prezzo petrolio	65,8	39,2	-20,7	-6,2

Fonte: FMI – Primary Commodity Prices, luglio 2023

Le dinamiche tra la domanda e l'offerta hanno generato, secondo il FMI un aumento nel prezzo del petrolio nel 2022 pari al 39,2%, dopo il balzo del 2021. Secondo le stime di luglio il prezzo del petrolio è destinato a diminuire nel 2023 e nel 2024.

Le materie prime industriali. I prezzi delle materie prime industriali hanno registrato un forte incremento nel corso del 2022, raggiungendo livelli record in alcuni casi. Secondo i dati del Fondo Monetario Internazionale (FMI), l'indice dei prezzi delle materie prime industriali è aumentato del 33,6% nel 2022, con una crescita particolarmente accentuata nel primo trimestre dell'anno (+53,3%)³.

Le cause degli incrementi dei prezzi delle materie prime industriali sono molteplici e complesse. Tra i fattori principali, la ripresa della domanda mondiale di beni e servizi post-pandemia, che ha contribuito a far salire i prezzi delle materie prime industriali, utilizzate in molti processi produttivi.

Gli squilibri dell'offerta sono anche stati determinanti: la pandemia di COVID-19 ha causato interruzioni delle catene di approvvigionamento globali, contribuendo a ridurre l'offerta di materie prime industriali.

Nel corso dell'anno, i prezzi delle materie prime industriali hanno registrato un andamento altalenante. Dopo il forte aumento registrato nel primo trimestre, i prezzi hanno iniziato a stabilizzarsi nel secondo, per poi riprendere a salire nel terzo trimestre. Nel quarto trimestre, i prezzi hanno iniziato a diminuire, in linea con l'andamento dei mercati finanziari.

Le prospettive per il 2023 sono ancora incerte. L'andamento dei prezzi delle materie prime industriali dipenderà da una serie di fattori, tra cui la ripresa economica globale, l'evoluzione della guerra in Ucraina e le politiche monetarie delle banche centrali.

I dati PricePedia⁴ confermano l'andamento inflativo dei prezzi delle materie prime industriali nel 2022. L'indice PricePedia Totale Commodity è aumentato del 29,5% su base annua, con una crescita particolarmente accentuata nel primo trimestre dell'anno (+53,3%).

L'analisi evidenzia che i prezzi di tutte le principali materie prime industriali hanno registrato aumenti nel 2022. Ai prezzi del petrolio greggio, già considerati, sono seguiti quelli del gas naturale che hanno registrato un aumento del 110,3%, quelli del carbone (+117,4%), quelli del ferro (+72,2%), quelli dell'acciaio (+ 53,1%), quelli del rame (+45,7%) e quelli dell'alluminio (+30,7%).

² IEA Oil 2023 – Analysis and forecast to 2028

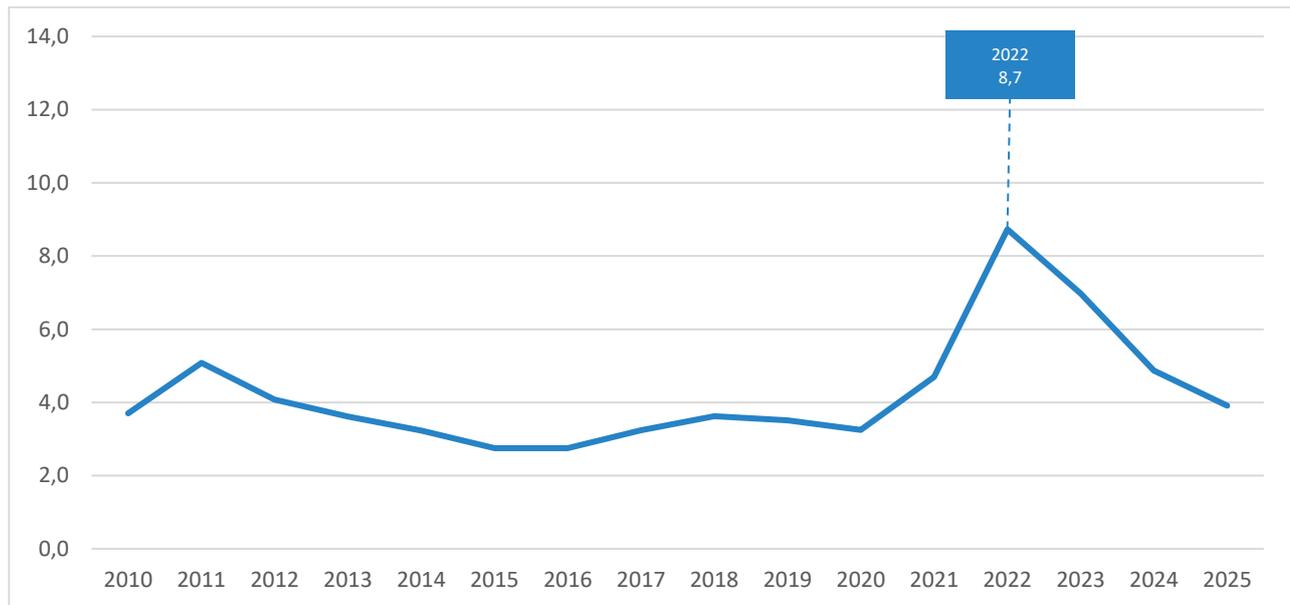
³ FMI – World Economic Outlook, luglio 2023

⁴ Indice PricePedia Totale Commodity, aggiornato al 31 dicembre 2022

L'andamento dei prezzi delle materie prime industriali nel 2022 ha avuto un impatto significativo sull'economia globale. I forti incrementi dei prezzi hanno contribuito a far aumentare l'inflazione e a ridurre la redditività delle imprese.

La ripresa della domanda mondiale di beni e servizi è stata uno dei principali fattori che hanno contribuito all'aumento dei prezzi delle materie prime industriali. Dopo la pandemia di COVID-19, le imprese hanno iniziato a recuperare i volumi di produzione perduti, aumentando la domanda di materie prime industriali.

FIGURA 1.1 TASSO INFLAZIONE MONDO



Fonte: Elaborazione ANFIA Area Studi e Statistiche su dati FMI - World Economic Outlook, aprile 2023

La pandemia di COVID-19 ha causato interruzioni delle catene di approvvigionamento globali, contribuendo a ridurre l'offerta di materie prime industriali. La guerra in Ucraina ha ulteriormente aggravato questi squilibri, causando la chiusura di alcune attività produttive e la riduzione delle esportazioni di materie prime da parte di alcuni paesi.

La guerra in Ucraina ha avuto un impatto negativo sull'offerta di alcune materie prime industriali, come il petrolio, il gas naturale e l'alluminio. La Russia è uno dei principali produttori mondiali di queste materie prime, e la guerra ha portato a una riduzione delle esportazioni da parte di questo paese.

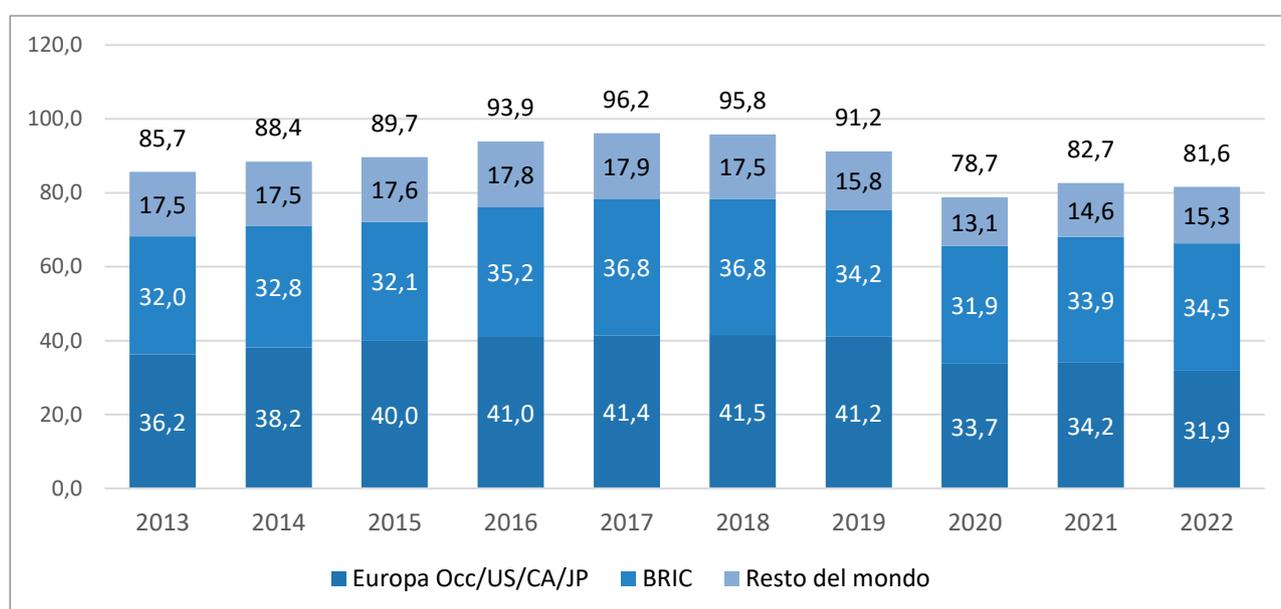
1.2 L'industria automotive mondiale

1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

Nel 2022 sono stati immatricolati nel mondo 82 mln di autoveicoli, l'1,4% in meno rispetto al 2021, ma il 10,5% in meno rispetto al 2019 (erano oltre 91 mln i veicoli immatricolati nell'anno pre-pandemia). La tendenza negativa è stata influenzata principalmente dalle flessioni registrate in Europa, -10,7%, in Nord America (-6,8%) e in Giappone (-5,6%).

Nell'ultimo decennio le vendite di autoveicoli sono cresciute fino a raggiungere la cifra record di 96 mln di immatricolazioni nel 2017, ma dal 2018 il trend è negativo. In particolare, nel periodo 2019-2022, sono le economie avanzate a perdere il maggior numero di volumi, a favore dei paesi emergenti, dove, salvo per il 2020, i volumi risultano in crescita.

FIGURA 1.2 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN MLN DI UNITÀ



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

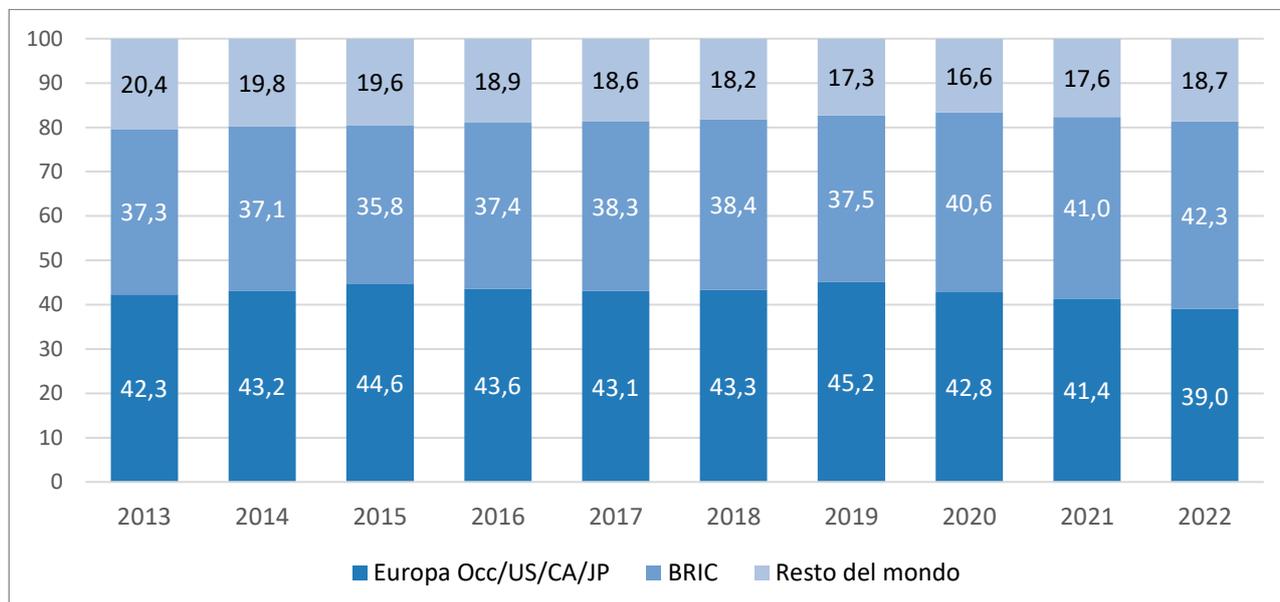
Le economie emergenti, identificate in Figura 1.10 e 1.11 come BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), perdono, rispetto al 2018, oltre 2 mln di unità immatricolate, ma incrementano la propria quota di mercato di quasi 4 punti percentuali.

Nel 2013 l'area BRIC rappresentava il 37,3% della domanda globale di autoveicoli con meno di 32 mln di autoveicoli venduti, ma nel 2022 salgono al 42,3%, con 34,5 mln di veicoli, grazie soprattutto alla crescita della Cina che cresce del 4,1% rispetto al 2019 (oltre 1 milione di unità in più).

In controtendenza, i mercati tradizionali dell'Europa Occidentale, Nord America e Giappone, il cui calo di volumi dal 2019 li relega a seconda area per importanza, dopo le economie emergenti. Nel 2022 i volumi diminuiscono ancora rispetto al 2021 e rimangono al di sotto di quelli del 2019 per circa 10 mln di unità.

Nel 2022 la domanda globale di autoveicoli è pari a 57,5 mln di unità (+1,9% sui volumi del 2021), mentre il mercato dei veicoli commerciali e industriali è sceso a 24,1 mln (-8,3%).

FIGURA 1.3 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN % SUL TOTALE MONDO



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

In UE-EFTA-UK, la domanda complessiva registra una flessione del 5,9% nel 2022 e vale il 16,3% del mercato globale degli autoveicoli (era il 17% nel 2021). I volumi scendono a 13,3 mln di unità immatricolate, oltre 5 mln in meno rispetto al 2019.

TABELLA 1.5 UE-EFTA-UK, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2013-2022, MLN DI UNITÀ E VAR. %

volumi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Autoveiture	12,35	13,03	14,23	15,16	15,64	15,63	15,79	11,95	11,78	11,30
Veicoli Comm. & Ind.	1,80	1,93	2,17	2,42	2,49	2,57	2,64	2,13	2,36	2,01
Totale	14,14	14,96	16,40	17,58	18,13	18,20	18,42	14,08	14,14	13,31
var.%	13/12	14/13	15/14	16/15	17/16	18/17	19/18	20/19	21/20	22/21
Autoveiture	-1,8	5,5	9,2	6,6	3,1	-0,0	1,0	-24,3	-1,5	-4,1
Veicoli Comm. & Ind.	0,8	7,4	12,6	11,4	3,1	3,2	2,4	-19,3	11,0	-14,8
Totale	-1,5	5,8	9,7	7,2	3,1	0,4	1,2	-23,6	0,4	-5,9

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Nel 2022 nell'area sono state immatricolate 11,3 mln di autoveiture, i volumi più bassi dell'ultimo decennio. Sebbene nei quattro anni precedenti la pandemia si siano registrati volumi sempre superiori ai 15 mln di nuove registrazioni, non è stato sufficiente a svecchiare il parco delle autoveiture, che è passato da un'età media di 10,4 anni nel 2013 a 12 anni nel 2021. Grecia, Estonia, Repubblica Ceca,

Romania e Lituania sono i paesi con le flotte più anziane, le autovetture circolanti in questi paesi hanno infatti un'età media superiore ai 15 anni.

Tornando al mercato auto, tra i cinque major market, si registrano ovunque contrazioni, fuorché in Germania, dove le immatricolazioni crescono dell'1,1% rispetto al 2021. Nel Regno Unito la flessione registrata è pari al 2%, in Spagna al 5,4%; le performance peggiori si registrano in Francia (-7,7% sul 2021) e in Italia (-9,7%).

Nel 2022 si consolida il mercato delle vetture ad alimentazione alternativa. Le immatricolazioni di auto a benzina registrano una diminuzione del 12,5%. Rallenta il calo delle vendite delle autovetture diesel (-20,9%) mentre, nel complesso, le autovetture ad alimentazione alternativa crescono del 10,9%. Tra le elettrificate, le PHEV registrano la prima flessione (-2,7%), segno che la tecnologia ibrida ricaricabile è a tutti gli effetti una tecnologia ponte verso le vetture completamente elettriche, che invece mostrano una crescita significativa (+29,3%), seguite dalle ibride tradizionali (+8,5%). Le auto a metano e quelle a GPL ed Etanolo costituiscono insieme una porzione molto marginale del mercato: solo il 2,5% del totale. Mentre le auto a metano stanno pian piano scomparendo dal mercato europeo (0,2% di market share con un calo del 57,6% ne), crescono le vendite delle autovetture alimentate da gas di petrolio liquefatti e da bioetanolo (+13,7%) come alternativa ecologica alle ancora troppo costose elettriche.

Nel luglio 2021, la Commissione Europea ha lanciato il pacchetto "Fit for 55", un insieme di proposte legislative a supporto del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di raggiungere la carbon neutrality entro il 2050. Nel 2022, il Parlamento ha approvato la proposta che prevede, per il settore dei trasporti, lo stop delle vendite di nuove auto e veicoli commerciali leggeri a motore endotermico entro il 2035.

Benché infatti una produzione di massa di veicoli elettrici potrebbe abbassarne rapidamente il prezzo, permangono ancora troppi ostacoli sulla strada della completa elettrificazione. Ostacoli che sono legati in particolare alle infrastrutture di ricarica, ancora insufficienti e diffuse in modo poco omogeneo da paese a paese.

Un'altra problematica è legata alla produzione di batterie. L'Asia rimane il principale produttore di batterie al mondo, con Cina, Corea e Giappone tra i primi paesi al mondo per produzioni da Gigafactory. In coda, si inserisce il Nord America, che sta attirando parecchi capitali dall'estero.

Alla fine di settembre 2023, il Consiglio europeo ha adottato la sua raccomandazione sulla proposta di regolamento Euro 7 per il settore auto. Il nuovo regolamento, che per la prima volta comprende auto, furgoni e veicoli pesanti in un'unica disciplina, punta a stabilire norme ritenute dal Consiglio UE "più adeguate" per le emissioni dei veicoli e a ridurre ulteriormente le emissioni inquinanti derivanti dal trasporto stradale.

Euro 7 stabilisce limiti anche per le emissioni "non di scarico" come le particelle provenienti da freni e pneumatici. Copre inoltre i requisiti minimi di prestazione per la durata della batteria nelle auto elettriche e impone requisiti più severi per la durata del veicolo. Il regolamento prevede inoltre l'utilizzo di tecnologie avanzate e strumenti di monitoraggio delle emissioni.

Le Gigafactory in Europa

Fortemente dipendenti dall'Asia, che oggi controlla l'80% del mercato e condiziona forniture e prezzi delle batterie, i paesi europei si stanno muovendo celermente per affrancarsi dalla Cina nella produzione di batterie per fornire l'industria automotive.

Leader da anni del mercato delle auto elettriche, i Paesi scandinavi guidano anche i progetti legati alla produzione di batterie. In *Svezia*, per esempio, dal 2021 è in funzione la fabbrica di Northvolt, situata a Skelleftea. La fabbrica, ad alta sostenibilità, stima di raggiungere nel 2025 una produzione di 40 GWh.

Il gruppo Minerals ha presentato il progetto per la costruzione entro l'estate 2024 di un impianto a Kotka, in *Finlandia*, la cui produzione potrebbe variare tra i 27 e i 40 GWh all'anno. Anche la *Norvegia* prevede l'avvio di 4 impianti: Arendal e Haugaland, da 32 e 10 GWh, saranno messi in funzione entro la fine del 2024; Mo-I-Rana, da 83 GWh, atteso per il 2028; Trondheim, che inizierà la produzione nel 2026 e che nel 2030 arriverà a 40 GWh circa.

Tra i cinque major-markets europei, è naturalmente la *Germania* a fare da capofila con 3 fabbriche già in funzione e 5 in costruzione. Del primo gruppo fanno parte il sito di Döbeln, di proprietà di Swiss Blackstone Resources, che è attivo dal 2021 e che tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024 arriverà a 5 GWh, il sito di Erfurt, di CATL, che dovrebbe raggiungere i 14 GWh e il sito di Ludwigsfelde, finanziato da Microvast, i 6 GWh. L'azienda svedese Northvolt investirà dai 3 ai 5 mld di euro per una Gigafactory che sorgerà a Heide. La cinese Svolt, invece, punta a costruire 2 fabbriche, una a Lauchhammer e una a Uberherrn, entro il 2025. Anche le Case automobilistiche tedesche hanno avviato i propri progetti: Volkswagen prevede l'apertura della sua Gigafactory a Salzgitter per il 2025 (40 GWh all'anno) mentre ACC, la joint venture tra Stellantis, Mercedes e TotalEnergy sta costruendo una Gigafactory da 40 GWh a Kaiserslautern che dovrebbe avviare la produzione nel 2025.

In *Francia*, a Quimper, opera dal 2013 lo stabilimento Blue Solutions (del gruppo Bolloré) per 1,5 GWh all'anno. ACC ha inaugurato a maggio 2023 lo stabilimento di Douvrin, che da pochi mesi ha iniziato la produzione (40 GWh all'anno). Ongoing altri tre progetti: lo stabilimento Envision, a Douai (9 GWh all'anno nel 2024; 24 GWh all'anno nel 2030) e le Gigafactory della taiwanese ProLogium e della francese Verkor a Dunkerque, in Alta Francia.

Nel *Regno Unito*, dopo il fallimento di Britishvolt, le speranze del settore sono affidate a Tata Group, che ha annunciato l'investimento di 4 miliardi di sterline per la costruzione del suo primo impianto al di fuori dall'India. Il sito, da 40 GWh, inizierà le attività nel 2026 e rifornirà principalmente le fabbriche inglesi di Jaguar Land Rover, di cui Tata è proprietaria dal 2008.

Molto attiva anche la *Spagna*, grazie alla storica presenza di Volkswagen (attraverso i marchi Seat e Cupra) che mira a creare nel paese un vero e proprio distretto dell'auto elettrica. Nel Paese sorgeranno 4 Gigafactory: Basquevolt prevede la costruzione entro il 2027 di un impianto da 10 GWh nei Paesi Baschi; Envision avvierà la costruzione di una fabbrica da 30 GWh a Naval Moral De La Mata; InBat ha sottoscritto un contratto per la creazione di una fabbrica da 32 GWh a Valladolid e infine Volkswagen stessa ha investito 10 miliardi di euro per la costruzione di un impianto da 40 GWh che sarà pronto nel 2026.

Anche in *Italia* sono presenti numerosi progetti. A Caserta, FAAM ha già avviato la produzione pilota nella propria Gigafactory, che arriverà a 8 GWh all'anno entro il 2024. ACC, ha investito 2 mld di euro per riconvertire, entro il 2026, la produzione di motori endotermici dello stabilimento Stellantis di Termoli in batterie. La capacità annua prevista per il 2030 è di 40 GWh. Ancora incerto il destino di Italtel, che aveva previsto l'avvio di uno stabilimento da 45 GWh ad Ivrea, sull'area Ex-Olivetti a partire dal 2024.

Nel resto dell'Europa occidentale, la China Aviation Lithium Battery Technology (CALB) costruirà a Sines in *Portogallo* una fabbrica che nel 2025 produrrà batterie per 15 GWh con l'obiettivo di raggiungere nel 2028 i 45 GWh. Progetti per la costruzione di alcune Gigafactory sono presenti anche in Belgio e Svizzera. In *Belgio* – a Seneffe-Manage - Avesta Battery and Energy Engineering avrà un impianto da 3 GWh entro il 2030, mentre in *Svizzera*, a Fraunfeld, sempre nel 2030 sarà operativo un sito da 7,6 GWh di SCB.

Tra i Paesi dell'Europa dell'Est, prima per numerosità di progetti è l'*Ungheria*, che ha già attiva una fabbrica Samsung a Goed che nel 2028 dovrebbe arrivare a produrre 30 GWh all'anno. Tra gli impianti ancora sulla carta ci sono quelli di CATL e EVE Power. Le due aziende cinesi costruiranno 2 fabbriche a Debrecen, la prima da 100 GWh e la seconda da 28 GWh.

In *Polonia* la produzione di batterie è già presente dal 2017, nello stabilimento LG Chem di Wroclaw che prevede una capacità di 115 GWh al 2025, così come in *Repubblica Ceca*, dove Magna ha inaugurato la propria Gigafactory nel 2020.

Altri progetti riguardano la *Lettonia*, e più precisamente a Riga, dove Anodox prevede la realizzazione di due impianti, in *Serbia*, con i progetti Eleven ES e InoBat, rispettivamente con capacità di 48 GWh e 32 GWh, in *Slovacchia*, con InoBat pronta a partire entro il 2023 con la produzione di batterie da 45 GWh.

I veicoli commerciali e industriali non hanno saputo raggiungere nel 2022 neppure i volumi del 2020. Le immatricolazioni superano di poche migliaia di unità i 2 milioni, il 15,1% in meno rispetto al 2021, e il 23,9% in meno rispetto al 2019.

Il mercato UE-EFTA-UK è così ripartito: 1,61 mln VCL (-18,4%), 354mila autocarri (+3,5%) e 33mila autobus (-6,1%).

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri registra flessioni a doppia cifra in tutti i major markets europei: -21,3% in Spagna, -20,6% nel Regno Unito, -19,5% in Francia, -13% in Germania e -12,3% in Italia.

Le nazioni con maggior numero di immatricolazioni sono la Francia con 347.069 nuove targhe (21,5% del mercato), seguita dal Regno Unito con 282.139 immatricolazioni (quota 17,5%), dalla Germania 231.290 (quota 14,3%). Al quarto posto l'Italia con 161.094 nuove targhe ed il 10% di quota di mercato.

I primi 5 Top Market detengono insieme il 70,6% del mercato (1.141.211 immatricolazioni), lasciando il restante 29,4% (475.558 immatricolazioni) agli altri 25 paesi dell'area UE-EFTA-UK.

Le vendite di autocarri medi-pesanti nel 2022 totalizzano 354.616 immatricolazioni, con un aumento del 3,5% rispetto al 2021.

Il maggior numero di immatricolazioni si registra in Germania con 76.218 nuovi libretti (e una quota di mercato del 21,5%) e a seguire nel Regno Unito con 45.356 (quota 12,8%), in Francia con 32.589 (quota 12,6%), in Polonia con 34.905 (quota 9,8%) ed infine in Italia con 25.341 nuove immatricolazioni ed una quota di mercato del 7,1%.

I primi 5 Top Market detengono il 63,8% del mercato (226.387 immatricolazioni).

Nel 2022 le vendite di autobus nuovi con ppt >3500 kg registrano un calo dello 6,1%, con 33.615 veicoli immatricolati; nello stesso periodo del 2021 erano 35.803 unità.

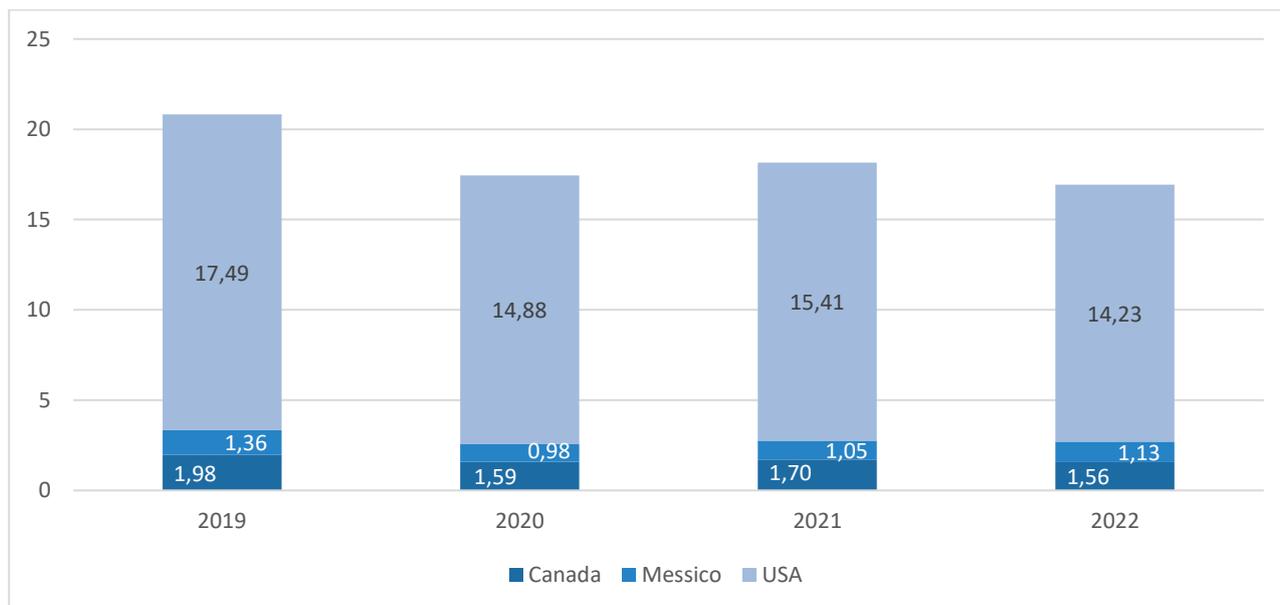
La Francia con le sue 5.883 immatricolazioni registra un calo del 14,2% (con una quota di mercato del 17,5%). A seguire la Germania, con un calo del 24,6% raggiunge le 4.883 unità (quota 14,5%), poi il Regno Unito in aumento del 2,3% e 4.232 immatricolazioni (13%), l'Italia, il quarto paese per immatricolazioni del comparto, perde il 6,2% con 3.255 unità (quota 9,7%). Infine, la Spagna che registra una crescita del 24,9%, con 2.344 unità immatricolate (7% dell'intero mercato).

I primi 5 Markets con 20.597 unità detengono il 61,3% del mercato mentre le restanti 13.018 immatricolazioni (quota 38,7%) sono state registrate nei restanti 25 paesi dell'area UE-EFTA-UK.

Il parco circolante europeo dei veicoli industriali è vetusto, con una media di 12 anni per i veicoli commerciali leggeri, di 12,7 anni per i bus e di oltre 14 anni per i medium-heavy duty.

L'area governata dagli accordi di libero scambio NAFTA, ora rinominati USMCA (USa, Mexico, CAnada), ha subito nel 2022 una flessione del 6,8% rispetto al 2021 e costituisce nell'anno il 20,7% del mercato globale, ben oltre 2 punti percentuali in meno rispetto al 2019.

TABELLA 1.6 NAFTA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ



Fonte: Ward's

Nel 2022 solo il Messico mostra un incremento (+8,4% sul 2021), mentre sia gli Stati Uniti che il Canada si riducono (rispettivamente del 7,6% e dell'8,3%). Il solo mercato USA ha contato 14,3 mln di immatricolazioni, oltre un milione di auto in meno rispetto al 2021 e tre milioni in meno rispetto al 2019).

I veicoli leggeri contano 13,7 mln immatricolazioni, tra questi, Stellantis pesa per l'11,2% del mercato LV, 0,6 punti percentuali in meno rispetto al 2021, con volumi in calo del 12,9% circa.

Il 79,4% del mercato dei light vehicles è prodotto in Nord America, mentre i veicoli d'importazione costituiscono il restante 20,6%. I principali paesi d'origine degli autoveicoli importati negli Stati Uniti sono il Giappone, con 1,5 mln di veicoli importati, la Corea del Sud, con oltre 1 milione e la Germania, con 374mila.

Nel 2022, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 1,7 mln di veicoli leggeri ad alimentazione alternativa (+17,7% sul 2021), che valgono il 12,3% del mercato totale LV (era il 9,6% nel 2022), di cui: 769.153 ibridi (-3,7%), 738.671 BEV (+60,8%), 182.172 ibridi plug-in (+3,4%) e 2.707 fuel cell (-19%). I veicoli a zero emissioni (BEV+FC) rappresentano il 44% circa del mercato ad alimentazione alternativa e il 5,4% del mercato complessivo LV.

Nel comparto autocarri medi-pesanti, le vendite si sono attestate sopra le 476mila unità, in crescita del 3,1% sul 2021.

Il mercato dei veicoli leggeri in **Canada** conta 1,52 mln di nuove registrazioni. Di questi 261mila sono autovetture (-18,4%) e 1,26 mln sono veicoli commerciali leggeri (-5,9%). Il mercato degli autocarri medi-pesanti ammonta a 42mila unità, +0,9% sul 2021.

Dopo cinque anni di flessioni, la domanda di veicoli leggeri in **Messico** torna a crescere: sono oltre un milione i veicoli immatricolati, a fronte di una crescita 7,1% circa. Anche il comparto dei veicoli commerciali risulta in aumento, con 647mila registrazioni (+23% sul 2021).

L'area **Asia-Pacifico** sale al 54,6% della domanda mondiale di autoveicoli. Il mercato della **Cina** è il maggiore al mondo con 26,8 mln di immatricolazioni (+2,1% sul 2021), di questi 23,6 mln sono autovetture (il 41% circa del mercato globale). La crescita del mercato è stata trainata da una serie di fattori, tra cui la ripresa economica, la crescente disponibilità di credito e la crescente domanda di auto elettriche.

I produttori cinesi hanno consolidato la loro leadership sul mercato interno, con una quota del 46,6%, in aumento di 5,7 punti percentuali rispetto al 2021. I principali produttori cinesi sono Geely, BYD, Changan e SAIC.

Il mercato delle auto elettriche in Cina ha registrato una crescita esponenziale nel 2022, con un aumento del 156% rispetto al 2021. Le auto elettriche hanno rappresentato il 30% del totale delle vendite, in aumento di 10 punti percentuali rispetto al 2021. Il successo delle auto elettriche in Cina è dovuto a una serie di fattori, tra cui gli incentivi governativi, la crescente consapevolezza ambientale e l'aumento dell'offerta di modelli e di infrastrutture di ricarica.

Il mercato auto cinese è destinato a continuare a crescere nei prossimi anni, raggiungendo i 29,1 milioni di veicoli nel 2027. La crescita sarà trainata dalla continua crescita economica, dalla crescente urbanizzazione e dalla crescente domanda di auto elettriche.

I produttori cinesi sono ben posizionati per capitalizzare questa crescita, grazie alla loro forte presenza sul mercato interno e alla loro crescente presenza sui mercati internazionali.

In crescita anche il mercato dell'**India**, con 4,73 mln di autoveicoli immatricolati: il 25,7% in più rispetto al 2021 e +23,8% se confrontato con il 2019. L'80% del mercato indiano è costituito da autovetture, in aumento del 23% rispetto all'anno precedente, il restante 20% è composto i veicoli commerciali, leggeri e pesanti, che registrano nel 2022 una crescita più marcata (+37,8%).

Il mercato indiano delle auto è ancora dominato dai veicoli a benzina, che hanno rappresentato il 73,2% delle vendite nel 2022. I veicoli diesel hanno rappresentato il 14,5% delle vendite, mentre i veicoli ibridi hanno registrato una crescita significativa, raggiungendo il 7,8% delle vendite. I veicoli elettrici hanno rappresentato solo lo 0,5% delle vendite, ma si prevede che questa quota aumenterà nei prossimi anni.

In controtendenza il **Giappone**, che anche nel 2022 ha visto un'ulteriore flessione del 5,6%, nelle immatricolazioni del 3,3%. Il mercato delle sole autovetture ha registrato una flessione del 6,2% nel 2022, scendendo a 3,4 mln di unità vendute, la contrazione si deve a una serie di fattori, tra cui la carenza di chip, l'inflazione e l'incertezza economica.

La carenza di chip ha avuto un impatto significativo sul mercato auto giapponese, come in tutto il mondo. La carenza ha costretto i produttori a ridurre la produzione e ha portato a ritardi nelle consegne.

L'inflazione in Giappone è salita al 2,5% nel 2022, il livello più alto dal 2008. L'aumento dei prezzi del carburante e delle materie prime ha reso le auto più costose, rendendole meno accessibili ai consumatori.

Il segmento dei SUV è stato quello che ha registrato la performance migliore, con un aumento del 2,5%.

Toyota si è confermato il marchio leader di mercato, con una quota del 22,6%. Honda è il secondo, con una quota di mercato del 19,8%, seguita da Nissan con una quota di mercato del 12,4%.

TABELLA 1.7 VENDITE MONDIALI DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE

Regione	2019	2020	2021	2022	Var % 22/21	Var % 22/19	MS 2022
Mondo	91,244	78,788	82,755	81,629	-1,4%	-10,5%	
EUROPA	20,930	16,714	16,882	15,083	-10,7%	-27,9%	18,5%
UE27-EFTA-UK	18,424	14,080	14,141	13,303	-5,9%	-27,8%	16,3%
Germania	4,017	3,267	2,973	2,964	-0,3%	-26,2%	3,6%
Francia	2,756	2,100	2,142	1,930	-9,9%	-30,0%	2,4%
Italia	2,133	1,565	1,670	1,506	-9,8%	-29,4%	1,8%
Spagna	1,501	1,031	1,034	0,959	-7,3%	-36,1%	1,2%
Regno Unito	2,737	1,966	2,049	1,944	-5,1%	-29,0%	2,4%
Russia	1,779	1,631	1,742	0,809	-53,6%	-54,5%	1,0%
Turchia	0,492	0,796	0,773	0,827	7,0%	68,1%	1,0%
Altro Europa	0,235	0,207	0,227	0,144	-36,3%	-38,6%	0,2%
NORD AMERICA	20,825	17,445	18,160	16,928	-6,8%	-18,7%	20,7%
Canada	1,976	1,586	1,705	1,563	-8,3%	-20,9%	1,9%
Messico	1,360	0,978	1,047	1,134	8,4%	-16,6%	1,4%
Stati Uniti	17,488	14,881	15,409	14,230	-7,6%	-18,6%	17,4%
SUD AMERICA	4,565	3,372	3,854	3,961	2,8%	-13,2%	4,9%
Argentina	0,452	0,334	0,381	0,408	6,9%	-9,8%	0,5%
Brasile	2,788	2,058	2,120	2,104	-0,7%	-24,5%	2,6%
APAC+ME	43,724	40,330	42,725	44,567	4,3%	1,9%	54,6%
Cina	25,797	25,311	26,314	26,864	2,1%	4,1%	32,9%
Giappone	5,195	4,599	4,448	4,201	-5,6%	-19,1%	5,1%
India	3,817	2,939	3,759	4,725	25,7%	23,8%	5,8%
Sud Corea	1,795	1,906	1,735	1,684	-2,9%	-6,2%	2,1%
ASEAN	3,475	2,457	2,780	3,269	17,6%	-5,9%	4,0%
AFRICA	1,200	0,926	1,134	1,091	-3,8%	-9,1%	1,3%
BRIC	34,181	31,939	33,935	34,502	1,7%	0,9%	42,3%

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su dati OICA, ACEA, Ward's e Fourin

Nei paesi **ASEAN**⁵, le vendite di autoveicoli crescono del 17,6% a 3,27 mln. Negli ultimi quattro anni, le vendite nell'area ASEAN sono diminuite come in Giappone e in Sud Corea (quest'ultima in calo del 2,9% rispetto al 2021 e del 6,2% rispetto al 2019); Indonesia, Malaysia e Thailandia sono i mercati più importanti.

Le vendite di autoveicoli in **Africa**, così come le immatricolazioni dell'Australia, costituiscono l'1,3% del mercato mondiale.

1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

Per quanto riguarda la produzione automotive, il 2022 chiude in crescita, con oltre 85 mln di unità prodotte. La variazione raffrontata al 2019 è invece ancora negativa, in calo di circa 7 mln di unità, - 7,7% in percentuale. La crescita dell'ultimo anno è avvenuta in maniera molto eterogenea. La Cina si conferma il primo produttore globale, con oltre 27 mln di veicoli produce circa un terzo dei veicoli

⁵ Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Myanmar, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam

TABELLA 1.8 PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI

Ranking	Paese	2022
1	CINA	27.020.615
2	USA	10.060.339
3	GIAPPONE	7.835.519
4	INDIA	5.456.857
5	SUD COREA	3.757.049
6	GERMANIA	3.677.820
7	MESSICO	3.509.072
8	BRASILE	2.369.769
...		
19	ITALIA	796.394

Fonte: OICA

TABELLA 1.9 PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI, 2019-2022, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE

Regione	2019	2020	2021	2022	Var % 22/21	Var % 22/19	MS 2022
Mondo	92,121	77,650	80,205	85,017	6,0%	-7,7%	
EUROPA	21,531	16,904	16,338	16,217	-0,7%	-24,7%	19,1%
UE27-UK	17,978	13,782	13,130	13,801	5,1%	-23,2%	16,2%
Germania	4,947	3,743	3,309	3,678	11,2%	-25,7%	4,3%
Francia	2,173	1,316	1,352	1,383	2,3%	-36,3%	1,6%
Italia	0,915	0,777	0,797	0,796	-0,1%	-13,0%	0,9%
Spagna	2,823	2,268	2,098	2,219	5,8%	-21,4%	2,6%
Rep. Ceca	1,434	1,159	1,111	1,224	10,2%	-14,6%	1,4%
Slovacchia	1,108	0,991	1,030	1,000	-2,9%	-9,7%	1,2%
Regno Unito	1,381	0,987	0,932	0,877	-6,0%	-36,5%	1,0%
Russia	1,720	1,436	1,567	0,608	-61,2%	-64,6%	0,7%
Turchia	1,461	1,298	1,276	1,353	6,0%	-7,4%	1,6%
NORD AMERICA	16,823	13,374	13,467	14,798	9,9%	-12,0%	17,4%
Canada	1,917	1,376	1,115	1,229	10,2%	-35,9%	1,4%
Messico	4,013	3,177	3,195	3,509	9,8%	-12,6%	4,1%
Stati Uniti	10,893	8,821	9,157	10,060	9,9%	-7,6%	11,8%
SUD AMERICA	3,338	2,319	2,724	2,958	8,6%	-11,4%	3,5%
Argentina	0,315	0,257	0,435	0,537	23,4%	70,5%	0,6%
Brasile	2,945	2,014	2,248	2,370	5,4%	-19,5%	2,8%
APAC+ME	49,334	44,277	46,769	50,021	7,0%	1,4%	58,8%
Cina	25,751	25,225	26,122	27,021	3,4%	4,9%	31,8%
Giappone	9,685	8,068	7,837	7,836	0,0%	-19,1%	9,2%
India	4,524	3,382	4,399	5,457	24,0%	20,6%	6,4%
Sud Corea	3,951	3,507	3,462	3,757	8,5%	-4,9%	4,4%
Altro Asia	5,424	4,095	4,949	5,951	20,2%	9,7%	7,0%
AFRICA	1,095	0,776	0,907	1,023	12,7%	-6,6%	1,2%
BRIC	34,941	32,057	34,336	35,456	3,3%	1,5%	41,7%

Fonte: OICA – Dati provvisori

La produzione globale di autovetture. Nel 2022 sono state prodotte 61,6 mln di autovetture con un incremento dell'8% sui volumi del 2020.

Poco meno di sette auto su dieci di quelle prodotte al mondo sono prodotte in Asia: il 38,7% in Cina, il 10,7% in Giappone, il 7,3% in India, il 5,6% in Corea del Sud e il 2% in Indonesia.

Nel 2022, in Cina sono stati prodotti 23,8 mln di autovetture. La produzione di auto in Cina ha subito il primo calo nel 2018 (-5%) dopo 20 anni di crescita consecutivi, trend in diminuzione confermato nel 2019 (-9,2%) e nel 2020, seppur contenuto rispetto agli altri paesi colpiti dalla pandemia (-6,4%). Nel 2021 la produzione torna a crescere (+7%) e recupera i volumi del 2019, nel 2022 torna sopra i volumi del 2018.

In India, dopo una crescita ininterrotta dei volumi produttivi dal 2014 al 2018, la produzione ha registrato una battuta d'arresto nel biennio 2019-2020. L'industria delle autovetture torna a crescere nel 2021 e nel 2022, con 4,43 mln di auto, supera i volumi medi dei precedenti dieci anni di un oltre milione di unità.

Secondo le analisi della Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), nel 2022 la produzione interna di autovetture cala dello 0,8% con 6,57 mln di unità prodotte (il 21% in meno rispetto al 2019).

In crescita i volumi produttivi della Corea del Sud che, con 3,44 mln di auto, registrano un incremento dell'8,7% sul 2021.

Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'Unione europea estesa al Regno Unito, con il 19,5% della produzione globale di autovetture (era il 21,6% nel 2020), in crescita del 6,1% rispetto al 2021. Nell'anno sono state prodotte 8,5 mln di autovetture in UE15 (di cui 775 mila nel Regno Unito) e 3,5 mln nei paesi nuovi membri. Tutti i major market, all'infuori del Regno Unito, risultano in crescita: +12,4% la Germania, +10% la Francia, +7,4% la Spagna e +6,6 l'Italia.

Le autovetture "made in Germany", 3,5 mln di unità nel 2022, rappresentano il 28,9% della produzione in UE/UK e il 5,7% della produzione globale.

Nei restanti paesi europei si registra una crescita della produzione anche in Turchia (+3,6%) con 811 mila autovetture mentre è in calo l'industria russa (-66,8%) con meno di 450 mila unità. Complessivamente, in Europa sono state prodotte oltre 13,8 mln di autovetture, in diminuzione dello 0,7% sul 2021.

Nell'area Nord America sono state prodotte appena 2,7 mln di autovetture (esclusi i light truck), in calo del 5,5%. Nel dettaglio, negli Stati Uniti sono state prodotte 1,75 mln di autovetture (+10,4%), in Canada 289 mila (+0,4%) e in Messico 658 mila, in calo del 7,1% rispetto al 2021.

In Sud America la produzione di auto cresce del 10,4% con 2,13 mln di auto. È il Brasile a spingere la crescita, seppure i volumi non siano sufficienti per tornare ai livelli del 2019 (1,82 mln di auto prodotte, +6,8% rispetto al 2021). Crescita a doppia cifra per l'Argentina, con 258 mila unità, +39,9% rispetto al 2021 e +137,6% rispetto al 2019.

In Africa i volumi produttivi salgono a 716 mila vetture (+22,9% sul 2021) e sono localizzati principalmente in Marocco (57% della produzione del continente) e in Sud Africa (43%).

La produzione globale di veicoli commerciali e industriali. Nel 2022 sono stati prodotti 23,42 mln di veicoli (+1,3%), di cui 19,86 mln di veicoli commerciali (+6,5%), 3,3 mln di autocarri (-22,7%) e 253 mila autobus (+28%).

È il Nord America che domina il comparto dei “light truck” con il 61,4% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il “prodotto” autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano 11,57 mln di unità (+10,8%), con aumenti in tutti i paesi dell’area: +14,2% in Messico, +14% in Canada e +9,3% negli Stati Uniti.

La produzione in Asia conta 5,24 mln di veicoli commerciali leggeri, in aumento del 2,5% rispetto al 2021 e volumi di poco inferiori a quelli del 2019 (erano 5,26 mln). La produzione in Cina cala del 15,1% a 1,85 mln di VCL. Crescono invece le produzioni di Thailandia e Giappone (rispettivamente 1,29 mln e 0,75 mln di unità, +18,2% e +6,2%).

In Europa si producono oltre 2,15 mln di LCV (l’1,5% in meno rispetto al 2021 e il 15% in meno rispetto al 2019), che costituiscono il 10,8% del panorama mondiale (era l’11,7% nel 2021). La produzione in UE vale 1,58 mln di unità ed è concentrata per oltre il 91% in cinque paesi: Spagna (377 mila unità), Francia (373 mila), Italia (268 mila), Polonia (224 mila) e Germania (197 mila).

Secondo i dati OICA, la produzione mondiale di autocarri pesanti ammonta a 3,30 mln di unità, in calo del 22,7% rispetto al 2021 e del 19,9% rispetto al 2019. La Cina, con il 37,8% della produzione globale è il primo paese al mondo, pur registrando una flessione del 48,1%. Segue il Giappone, con 513 mila veicoli, e volumi di poco superiori a quelli del 2021 e gli Stati Uniti, dove gli autocarri pesanti prodotti sono il 9,7% della produzione globale: 320 mila unità in crescita dell’11,5%

Nell’Unione Europea estesa al Regno Unito, sono stati prodotti circa 183 mila autocarri, di cui l’85% ca. è prodotto in Spagna, Italia e Belgio.

La produzione di bus ha chiuso il 2022 a oltre 253 mila veicoli, il 27,5% in più rispetto al 2021, ma con oltre 93 mila unità in meno rispetto al 2019.

Anche per questo comparto il primato spetta alla Cina, dalle cui fabbriche sono usciti 89 mila autobus, seconda l’India che ha visto duplicare i volumi del 2021 (73 mila unità, il 111% in più rispetto all’anno precedente).

In Europa sono stati prodotti 38 mila autobus, il 15% della produzione globale, in crescita dell’8,1% rispetto al 2021.

1.3 L'economia e l'industria automotive italiane

Dopo il forte recupero del 2021 (+7%), il Pil dell'Italia a volume è cresciuto del 3,7% nel 2022. Da un lato la dinamica è stata certamente guidata dal miglioramento del quadro sanitario, con la conseguente eliminazione delle misure di contrasto alla diffusione della pandemia e dalla vivace attività nel comparto delle costruzioni che, sospinta dagli incentivi fiscali per la riqualificazione e il miglioramento dell'efficienza energetica del patrimonio edilizio, ha continuato a espandersi.

Contemporaneamente però, le tensioni geopolitiche generate dal conflitto in Ucraina, i forti rincari delle materie prime energetiche e l'avvio della fase restrittiva dell'orientamento della politica monetaria hanno rallentato il Pil nella seconda metà dell'anno.

Dopo un balzo segnato nel secondo trimestre, i consumi privati hanno proseguito la loro crescita in estate, trainati prevalentemente da quelle voci di spesa colpite più duramente dalla pandemia.

I debiti delle famiglie nei confronti di banche e società finanziarie si sono ampliati meno del reddito disponibile e rimangono moderati in un confronto internazionale. I mutui hanno leggermente rallentato, tranne che per gli intestatari più giovani; il credito al consumo ha invece allungato il passo.

La ricchezza in attività reali è cresciuta, benché nella seconda parte dell'anno il mercato immobiliare si sia indebolito, risentendo della restrizione delle condizioni di offerta di nuovi prestiti e degli effetti dell'alta inflazione.

La ripresa della domanda, così come i significativi interventi pubblici in alcuni settori hanno favorito l'espansione dell'attività, in particolare nei servizi grazie alla forte crescita dei comparti più penalizzati dalla crisi pandemica come il commercio, i trasporti, l'ospitalità e la ristorazione. Il valore aggiunto nella manifattura è rimasto sostanzialmente stazionario, in parte frenato dagli incrementi della spesa per l'energia. Nel settore delle costruzioni la crescita è stata molto marcata, anche grazie al sostegno del *superbonus*.

Nella media dell'anno gli investimenti hanno continuato ad aumentare, anche al netto delle costruzioni.

Si sono ridotte le difficoltà di approvvigionamento, ma al contempo sono aumentati i costi dell'energia, il cui impatto è stato attenuato dalle politiche di sostegno pubblico e dalle strategie di contenimento adottate dalle imprese.

Le domande di brevetti sono diminuite, mentre si è rafforzata l'attività in ricerca e sviluppo. Prosegue la trasformazione digitale, nonostante in maniera assolutamente eterogenea.

I rialzi dei prezzi delle materie prime energetiche e l'approvazione del piano *REPowerEU* dovrebbero fornire un impulso al raggiungimento degli obiettivi di produzione di energia rinnovabile fissati dal Piano per la transizione ecologica.

Le imprese hanno accresciuto la redditività e mantenuto le scorte di liquidità. La leva finanziaria, anche se in aumento per effetto della diminuzione del valore del patrimonio a prezzi di mercato, resta su livelli contenuti nel confronto storico; il rapporto tra il debito delle aziende e il Pil è inferiore a quello medio dell'area dell'euro.

La dinamica del credito è stata eterogenea.

TABELLA 1.10 CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI 2020-2022 VAR. % ANNUALI

	2020	2021	2022
Pil*	-9,0	7,0	3,7
Importazioni	-12,1	15,2	11,8
Consumi finali nazionali	-7,9	3,9	3,5
- Spesa delle famiglie residenti	-10,3	4,7	4,6
- Spesa delle P.A.	0,0	1,5	0,0
- Spesa delle I.S.P.	-17,9	3,3	9,8
Investimenti fissi lordi	-7,9	18,6	9,4
- Costruzioni	-6,5	27,7	11,6
- Macchinari, attrezzature**	-9,5	17,6	8,6
Esportazioni	-13,5	14,0	9,4

* Dati non corretti per il numero dei giorni lavorativi

** Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate

Fonte: ISTAT, Pil e indebitamento delle AP - Anni 2018-2021 (1° marzo 2022) I dati del 2021 differiscono dai dati ufficiali pubblicati dall'Istat il 1° marzo 2022 in seguito al successivo comunicato stampa Istat del 24 marzo 2022, in cui l'istituto ha rivisto al ribasso il Pil nominale del 2021 a causa di una rettifica di valore per le importazioni di gas naturale e i relativi prezzi all'importazione.

Secondo i dati ISTAT, nel totale dell'anno 2022, l'indice della produzione industriale complessiva, registra una crescita tendenziale dello 0,4%, mentre per il settore automotive dell'1,7%.

Nell'anno, i singoli comparti del settore automotive hanno mostrato le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. ATECO 29.1) è aumentata dell'1,7%
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. ATECO 29.2) ha registrato una crescita del 4,9%
- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. ATECO 29.3) è incrementata dell'1,5%.

L'indice grezzo del fatturato del settore automotive, nel 2022, incrementa del 5,9%, con un aumento del 3,5% nel mercato interno e del 9,3% verso il mercato estero.

Nel dettaglio, la fabbricazione di autoveicoli genera un fatturato complessivo in crescita del 3,2% nel cumulato (-0,4% per il mercato interno e +9,3% verso mercati esteri); il fatturato della fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è in aumento del 3,8% nel cumulato (+7,4% per il mercato interno; -2,5% per il mercato estero); la fabbricazione di parti per autoveicoli e loro motori genera un fatturato in aumento del 11,9%, a causa dell'aumento del 13,0% e del 10,9% rispettivamente per il mercato interno ed export.

A fronte di una persistente debolezza nei comparti energivori, si nota una resilienza degli altri settori produttivi. In particolare, i comparti ad alta intensità di semi-conduttori beneficiano delle minori difficoltà di approvvigionamento grazie all'attenuazione delle strozzature all'offerta nel sistema dei trasporti e delle catene del valore a livello globale.

Nel 2022, sono state esportate merci per un valore di 625 mld di euro, in aumento del 19,9% rispetto al totale del 2021. Nel dettaglio, si registrano variazioni positive del 19,7% per le esportazioni verso i

paesi dell'UE27, del 13,9% verso paesi Europei ma non appartenenti all'UE27, del 26,0% verso l'area OPEC, del 16,6% verso il Mercosur⁶ e del 16,7% verso l'ASEAN.

Per quanto riguarda le importazioni, aumentano del 36,5% rispetto al 2021, attestandosi sul valore di 655 mld di euro. Nel dettaglio, si registrano variazioni positive del 22,8 % per le esportazioni verso i paesi dell'UE27, del 40,3% verso paesi Europei ma non appartenenti all'UE27, del 90,5% verso l'area OPEC, del 32,9% verso il Mercosur e del 39,8% verso l'ASEAN.

Le importazioni e le esportazioni hanno generato nel 2022 un disavanzo commerciale pari a 31 miliardi.

Per valore, i principali mercati di destinazione sono: Germania (77,5 mld di euro, +14,9%), USA (65,1 miliardi, +32,0%), Francia (62,6 miliardi, +17,2%), Spagna (32 miliardi, +22,2%), Svizzera (31,1 miliardi, +14,2%) e Regno Unito (27,3 miliardi, +16,6%). Il trade con la Germania genera un deficit commerciale di 13,4 mld di euro, mentre sono positivi i saldi con gli USA per 40,2 miliardi, il Regno Unito per 19,0 miliardi, la Francia per 14,1 miliardi e la Svizzera per 12,6 miliardi.

Il paese da cui l'Italia importa più merci in valore è la Germania, con 91 mld di euro (+18,2%), seguita dalla Cina, che con 57,5 miliardi è il paese che registra la crescita più alta sul 2021 (+49,1%). Seguono la Francia (48,6 miliardi, +24,3%), i Paesi Bassi (36,6 miliardi, +30,7%) e la Spagna (30,6 miliardi, +20,2%).

Nel totale del 2022 il valore delle importazioni di autoveicoli nuovi è stato di 25,9 mld di euro (-5,4% rispetto al totale annuo 2021), mentre il valore delle esportazioni è stato di 18,1 miliardi (+11,1%), generando un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 7,7 mld di euro, mentre era di 8,3 miliardi nel 2021⁷.

Il saldo negativo della bilancia commerciale del trade degli autoveicoli è determinato dalla forte penetrazione dei costruttori esteri nel mercato italiano, a differenza dei mercati di Francia e Germania, dove la penetrazione dei costruttori esteri è di molto inferiore.

Anche per le altre tipologie di veicoli (autocarri, autobus, rimorchi e semirimorchi), la presenza di marchi esteri in Italia è molto alta.

I volumi di autoveicoli che transitano in Italia in entrata e in uscita riguardano evidentemente non solo quelli di produzione domestica, ma anche quelli relativi ai flussi intra-aziendali di produzione estera e veicoli reimportati. I costruttori italiani di autoveicoli hanno stabilimenti di produzione in numerosi paesi, come Francia, Spagna, Brasile, Argentina, Repubblica Ceca, Serbia, Polonia, Turchia, Messico, Canada e USA.

Nel 2022, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) cresce del 7,1% rispetto al totale del 2021, ammonta a 23,5 mld di euro e vale il 3,8% circa dell'export totale italiano (3,9% al netto dell'energia), mentre l'import vale 18,3 mld di euro (il 2,8% delle importazioni totali, 3,5% al netto dell'energia) e risulta in aumento del 14,3%.

Il trade mantiene un saldo positivo che ammonta a 5,2 mld di euro a fine anno.

⁶ Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay

⁷ (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8)/Sistema Armonizzato SH)

Per quanto riguarda la tipologia di componenti, risulta in crescita l'export di motori e si contrae l'import. Si riducono i volumi di componenti infotainment sia importati che esportati e i volumi esportati di componenti in gomma, i cui volumi importati invece aumentano. Infine, componenti elettrici e parti meccaniche vedono aumenti sia dal lato dell'import che dal lato dell'export.

L'export è in aumento verso tutti i maggiori paesi dell'area UE+EFTA+UK, ad eccezione di Danimarca (-11,6%), Portogallo (-0,1%), Svezia (-11,2%).

Fuori dall'UE, si registrano cali nell'export di componenti verso Russia (-53,4%), Cina (14,8%), Stati Uniti (-4,7%) e Brasile (-9,3%).

L'export verso i paesi UE27 vale 15,2 mld di euro (+8,3%) e pesa per il 64,6% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 2,8 mld di euro (era 3 miliardi a fine 2021).

L'export verso i paesi extra UE ammonta a 8,3 mld di euro (+4,9%), pesa per il 35,4% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 2,5 mld di euro (era 2,91 miliardi nello stesso periodo del 2021).

L'export di componenti verso il Nord America vale 2,4 mld di euro, in aumento del 2,3% e con un saldo attivo di 1,9 mld di euro. Il valore dell'export diminuisce del 4,8% verso gli USA, ed aumenta del 24,8% verso il Messico e del 32,0% verso il Canada.

L'Italia esporta verso il Mercosur componenti per 849 mln di euro, in aumento del 16,7% e con un saldo positivo di 700 mln di euro (era 728 milioni nel 2021).

Il valore dell'export verso il Giappone cresce del 26,5% con 306,4 mln di euro e con un saldo negativo di 68 milioni. Le esportazioni in Cina ammontano a 282 mln di euro, in calo tendenziale del 14,8% e un saldo negativo di 1,5 mld di euro; la Cina è il secondo paese di origine delle importazioni italiane.

Il commercio verso l'area ASEAN produce un saldo negativo di 156 milioni di EUR, con una crescita dell'export del 25,7%. I costruttori giapponesi dominano il mercato auto nell'area ASEAN, che non è di facile penetrazione per le aziende europee e italiane.

La suddivisione dei componenti in macro-classi vede il comparto delle parti meccaniche (incluso accessori e vetri) totalizzare il 68,7% del valore dell'export con 16,2 mld di euro (+11,3%) e un saldo attivo di 6,1 miliardi. Segue il comparto dei motori per un valore di 4,1 mld di euro (+1,8%), che pesa per il 17,3% sul totale esportato della componentistica con un saldo attivo di 1,2 mld di euro.

L'export dei componenti elettrici ed affini risulta in aumento dell'8,9% rispetto al 2022, con un saldo negativo di 506 milioni di EUR. Il comparto pneumatici e articoli in gomma per autoveicoli presenta un valore di export pari a 563 mln di euro (-15,9% tendenziale) con un saldo negativo di 787 mln di euro. Tra i principali prodotti, hanno un saldo positivo significativo le seguenti voci: parti ed accessori destinati al montaggio (+2,2 mld di euro), ponti con differenziale (+1,2 miliardi), motori e parti di motore (+1,2 miliardi), freni (+1,1 miliardi), parti ed accessori di carrozzerie (+725 milioni) e pompe (+342 milioni).

L'import vale 18,3 mld di euro (+14,3% rispetto al totale del 2021). L'UE27 pesa per il 68,1% sul valore totale delle importazioni di componenti con 12,5 mld di euro (+8,6%), così ripartiti. Il primo paese di origine delle importazioni di componenti in Italia è la Germania, con 5 mld di euro (+10,4%) e una quota del 23,1% sul totale. Segue la Cina (+34,8% e 9,7% di quota).

Per tipologia di componente, le importazioni di parti meccaniche rappresentano il 55% di tutte le merci importate e risultano in aumento del 17,1%, i motori valgono il 15,8% dell'import e diminuiscono del

2,1%. Seguono i componenti elettrici, in aumento del 21,2% che valgono il 15,8% del mercato in entrata e gli pneumatici, in crescita del 21,5% e con il 12,9% di quota. Per i singoli prodotti merceologici, la quota maggiore è rappresentata da parti ed accessori destinati al montaggio (16,3%, +20,3%), seguiti dai motori (15,8%, -2,1%), pneumatici (12,1%, +22,2%), cambi (6,4%, +14,6%) e freni (5,6%, +18,8%).

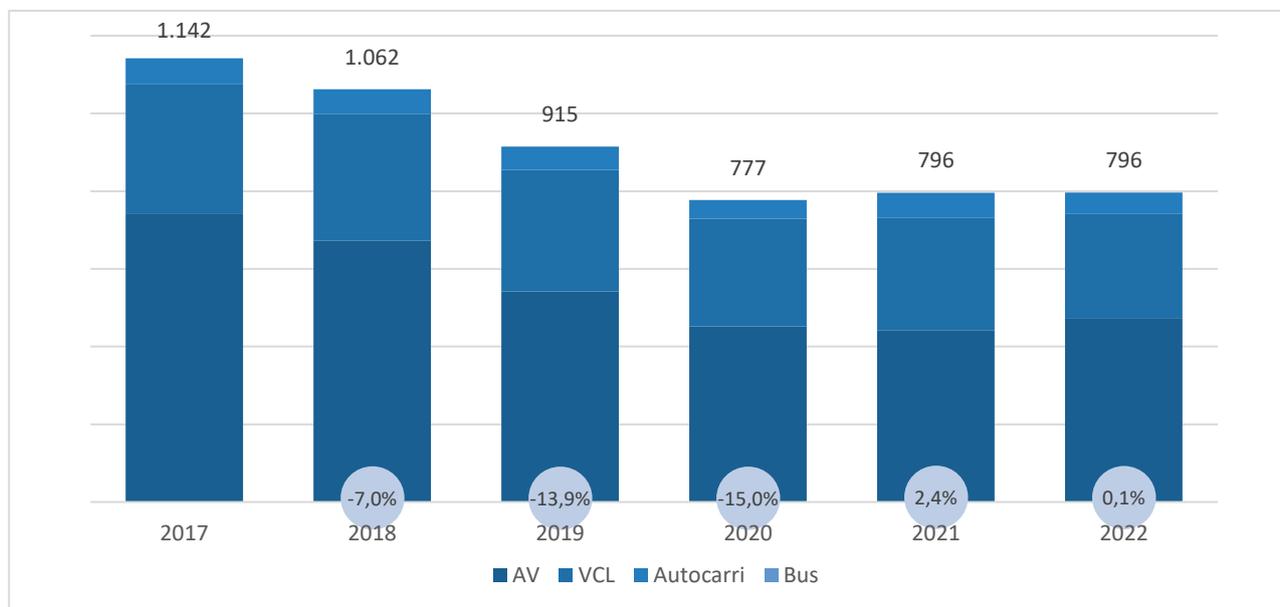
1.3.1 La filiera produttiva italiana del settore automotive

Produzione autoveicoli. Secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698mila unità a 1,14 mln, mentre ha cominciato una lenta discesa a partire dal 2018. Dopo il 2020, influenzato dalle chiusure per la pandemia, il 2021 ha mostrato segnali di ripresa, benché i volumi siano rimasti inferiori a quelli pre-COVID.

Nel 2022 si sono registrati volumi sostanzialmente stabili, inferiori al 2021 di poche centinaia di unità, circa 120mila in meno però rispetto al 2019 e 350mila in meno rispetto al 2017.

Se la produzione complessiva rimane stabile, variano invece le dinamiche tra i diversi comparti. La produzione domestica di sole **autovetture** nel 2022 registra un incremento del 7%, con volumi che superano le 473mila unità. Se confrontate con il 2019, le autovetture prodotte sono però il 12,7% in meno. Nel corso degli anni l'Italia ha perso terreno tra i maggiori paesi europei per produzione di autovetture. Nel 2022 perde un'altra posizione a favore della Romania e diventa l'ottavo paese in Europa per unità prodotte.

FIGURA 1.4 PRODUZIONE ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2022 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Continua anche nel 2022 il calo nella produzione delle autovetture a combustione interna: le auto a benzina costituiscono il 28,3% della produzione totale (10 p.p. circa in meno rispetto al 2021), mentre le diesel sono l'11,3%. In controtendenza, cresce esponenzialmente la produzione di autovetture

elettriche ed ibride. Nel 2019 la quota delle auto eco-friendly prodotte in Italia era pressoché nulla, ma nel 2022 è salita ad oltre il 60% dell'intera produzione.

Nel 2022, sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 323mila **veicoli commerciali leggeri, autocarri e autobus**: 30mila unità in meno rispetto al 2021. Si tratta di una produzione fondamentale per l'occupazione e per l'export del nostro paese: per i veicoli commerciali leggeri, in particolare, l'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Stellantis, impegnati nella produzione di modelli Fiat, Citroen e Peugeot nello stabilimento di Atessa, Iveco e Piaggio.

Nel dettaglio, sono stati prodotti 268mila veicoli commerciali leggeri (-7,5% sui volumi prodotti nel 2021, il 14,1% in meno rispetto al 2019). Con riferimento ai soli VCL, l'Italia è il terzo paese in Europa per volumi prodotti, dietro a Spagna (378mila) e Francia (372mila).

Nel 2022 sono stati prodotti 54.499 autocarri, il 13,7% in meno rispetto al 2021.

La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua dal 2000 al 2008 di quasi 2.600 autobus/anno (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a una media di 240 autobus all'anno nel triennio 2019-2021. Nel 2022, sono usciti dalle fabbriche italiane 271 bus, in crescita del 14,8% rispetto al 2021.

Nonostante i cali degli ultimi anni, per il comparto sussistono buone prospettive per il futuro grazie in particolare ai fondi stanziati da Consip per il rinnovo dei mezzi di trasporto pubblici e all'annuncio di Iveco di un investimento da 400 mln di euro per la produzione di autobus a zero e a basse emissioni nel plant, già FPT Industrial, di Foggia.

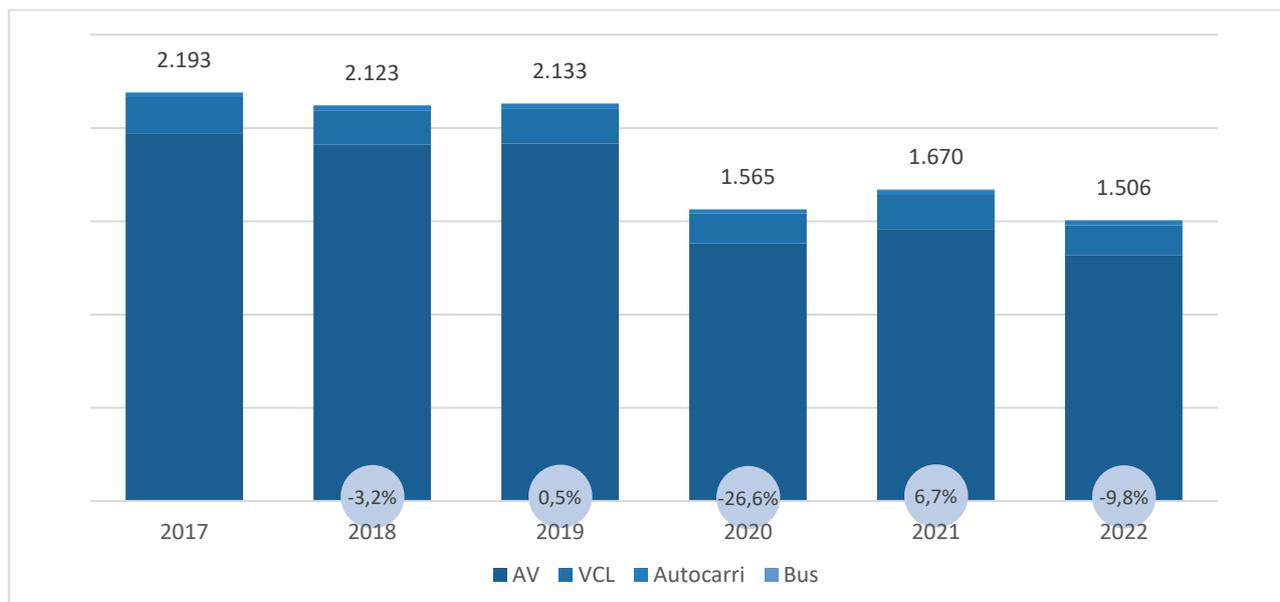
Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili, etc. Il comparto vanta anche produzioni di nicchia molto apprezzate all'estero.

1.3.2 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

La domanda di autoveicoli, dopo il picco negativo del 2013 (appena 1,42 mln di autoveicoli immatricolati), ha lentamente recuperato senza mai però raggiungere i livelli record antecedenti la crisi dei subprime (2,8 mln di unità) poiché in Italia l'impatto economico era stato più pesante rispetto agli altri major markets europei e la ripresa più lenta. L'aumento della domanda inizia a fine 2014 e da lì in poi si mantiene positiva fino alla crisi del 2020.

Dopo un 2021 leggermente in ripresa, il 2022 mostra volumi in contrazione, notevolmente inferiori anche a quelli del 2020.

FIGURA 1.5 DOMANDA ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA 2017-2022 IE VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Autovetture. Il calo del 2022 è evidente se si prendono in considerazione le sole autovetture: -9,7% sull'anno precedente, con 1,317 mln di unità vendute (65mila auto in meno rispetto al 2020).

Nei dodici mesi del 2022, le immatricolazioni di autovetture a benzina si sono ridotte del 16,3%, con una market share del 27,8%, mentre quelle del diesel del 20,1%, portando il gasolio ad una quota di mercato del 19,6%.

Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 52,6% del mercato cumulato, in flessione del 0,7%. Nel dettaglio, le autovetture elettrificate rappresentano il 42,9% e crescono dello 0,8%. Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano del 6,8%, con una market share del 34%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili si riducono del 17,1% e rappresentano l'8,9% del cumulato 2022. Nel periodo gennaio-dicembre 2022, risultano in flessione sia le pure elettriche che le ibride plug-in, rispettivamente del 26,9% e dell'8,1%.

Infine, le autovetture a gas risultano in crescita del 10,5% e quelle a metano in calo del 65,9%.

In riferimento al mercato per segmenti, utilitarie e superutilitarie hanno una quota del 35,6% (-17,7% rispetto al totale del 2021), le medie del 10% (-18,1%), i SUV del 51,6% (0,7%) e monovolumi e multispazio dell'1,8% (-24,9%).

Veicoli commerciali < 3.500 kg di ptt (VCL). Dopo aver chiuso il 2020 in calo del 15,1%, il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un incremento nel 2021, con volumi di poco inferiori alla media del triennio 2017-2019 (circa 187mila veicoli/anno). Il 2022 segna invece un'ulteriore flessione e registra 160mila immatricolazioni (-12,8%) in linea con quelle del 2020.

Autocarri medi-pesanti > 3.500 kg di ptt. Le immatricolazioni di autocarri pesanti avevano chiuso il 2021 con 24.768 unità immatricolate, il 22,3% in più del 2020 ed il 5,1% in più del 2019. Un lieve incremento si registra anche per il 2022, che chiude con 25.624 unità, il 2,1% in più rispetto allo scorso anno. Nel periodo considerato crescono tutte le aree, ad eccezione del Centro che perde il 2,7% dei volumi rispetto al 2021. Il Sud registra la crescita maggiore con +4,3%, seguito dal Nord Est (+2,8%)

e dal Nord Ovest (+2,4%). Per distribuzione, la prima area è il Nord Ovest, con il 28,8% del mercato, seguito dal Nord Est (28,4%), dal Sud (incluse le Isole, 26,8%) e infine dal Centro, che raccoglie il 16,1% delle immatricolazioni del 2022.

Nell'analisi per classi di peso, gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'85% circa del mercato, registrano una crescita del 4,9% rispetto ai dodici mesi del 2021. In crescita anche gli autocarri compresi tra le 5 e le 6 tonnellate (+31,7%), ma tutte le altre classi di peso risultano in flessione.

Per destinazione, gli autocarri stradali costituiscono il 91,1% del mercato totale ed accrescono i propri volumi del 2,7% rispetto al 2022. In controtendenza, i mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota dell'8,9%, registrano una flessione del 3,4%.

Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (47,3%) e trattori stradali (52,7%), rispettivamente in calo del 6,5% e in aumento dell'11,4%, sul 2021.

Autobus. Il mercato degli autobus ha chiuso il 2022 con 3.275 libretti di circolazione emessi: il 5,6% (200 unità circa) in meno rispetto all'anno 2021. Il mercato ha registrato cali tendenziali da gennaio a maggio, a luglio e a novembre.

Dal punto di vista dell'area geografica, cresce il Nord Ovest (+50,2%), ma risultano in calo il Centro, -25,3%, il Sud con le Isole, -18,4% ed il Nord Est, -1,2%. La distribuzione degli autobus è sostanzialmente equilibrata, con un 27,4% di quota di mercato al Sud, il 24,7% al Nord Est, 24,3% al Centro e 23,6% al Nord Ovest.

Per destinazione d'uso, risultano in crescita solo gli autobus interurbani (+32,1%), che costituiscono anche la quota di mercato maggiore (34,5%). In calo le vendite di minibus (-28,3% e market share dell'11,2%), autobus urbani (-22,9% e market share 27,6%), scuolabus (-10,5% sul 2021 e market share del 16,2%) e di autobus turistici (-5,5% e market share 10,5%).

Rimorchi e semirimorchi > 3.500 kg di ptt. Anche il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg ha chiuso positivamente il 2022, proseguendo la crescita già registrata nel 2021 (+32,4% vs. 2020). Nell'anno il comparto ha visto immatricolate 16.793 unità, l'11% in più rispetto all'anno precedente.

La crescita maggiore riguarda il mercato del Nord Ovest (+13,9%), seguito dal Nord Est con +10,9%, dal Centro con +10,5% ed infine dal Sud-Isole con +8,7%. Il mercato più rilevante è quello del Nord Ovest, dove si è immatricolato il 31,7% dei rimorchi, seguito dal Sud e Isole (29,2% del mercato), dal Centro (25%) e infine dal Nord Est (14,1% di market share).

Le marche estere (con il 60,5% del mercato) registrano una crescita pari al 19,3% nel cumulato da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 39,4%) rimangono sostanzialmente stabili (+0,4%).

Il mercato si compone per il 91,8% di semirimorchi (15.422 unità) e per il solo 8,2% di rimorchi (1.371 unità da inizio anno).

1.3.3 Il parco circolante

Secondo i dati pubblicati da ACI, al 31 dicembre 2022 risultano iscritti al PRA quasi 46 mln di autoveicoli, un numero lievemente superiore al parco circolante del 2021.

Oltre 40 mln sono autovetture, di cui l'86% è ancora alimentato da motori tradizionali, benzina (44%) e diesel (42%).

Le auto ad alimentazione alternativa sono circa 5,6 mln, principalmente alimentate a GPL (7,2%) o ibride (3,8%). La percentuale di auto elettrificate rimane tuttavia ancora molto bassa, ibride e ricaricabili insieme costituiscono il solo 4,3% del parco circolante delle autovetture.

La contrazione delle vendite negli anni di crisi e la riduzione dei volumi medi venduti hanno contribuito all'invecchiamento del parco e oltre un terzo delle autovetture circolanti nel nostro paese è stato immatricolato prima del 2007.

Le auto a motore endotermico sono tendenzialmente le più vecchie del mercato, mentre la parte di parco immatricolata negli ultimi due anni è costituita per il 36,9% da autovetture elettrificate.

Anche gli autocarri merci, leggeri e pesanti, hanno un'età media molto alta e tra le più vecchie in Europa. Circa la metà del comparto, infatti, ha più di 15 anni e oltre il 90% ha un motore diesel.

Al 31 dicembre 2022, circolavano in Italia oltre 100.000 autobus, oltre la metà dei quali è stato immatricolato prima del 2009.

Anche per il trasporto persone "pesante", il principale carburante rimane il gasolio (il 93% del parco circolante analizzato da ACI è diesel). Auspichiamo che gli incentivi stanziati nel 2023, insieme ai finanziamenti Consip per il rinnovo dei mezzi di trasporto pubblici, possano supportare il ricambio del parco, verso un maggiore sostenibilità ambientale.

1.4 Le prospettive per il 2023

L'inflazione ed il conseguente rialzo dei tassi di interesse da parte delle banche centrali stanno continuando ad influenzare negativamente l'economia globale. Rispetto allo scorso aprile, il Fondo monetario internazionale ha rivisto al rialzo di 0,2 punti percentuali le stime economiche per il 2023 ed ha confermato quelle per il 2024.

Secondo l'aggiornamento trimestrale del World Economic Outlook, la crescita globale rallenterà dal 3,5% del 2022 al 3% nel 2023, confermandosi allo stesso livello nel 2024. La previsione per il 2023 e il 2024 resta però decisamente inferiore alla media storica (2000-2019) del 3,8%.

L'economia mondiale mostra segni di resistenza e adattamento al conflitto in Ucraina, che persiste da quasi un anno e mezzo. Si assestano i prezzi delle materie prime che nel 2022 più avevano risentito delle tensioni con la Russia; in particolare, le quotazioni del gas naturale sono rientrate su valori inferiori a quelli registrati prima della guerra.

Tuttavia, il ciclo economico globale si sta indebolendo. Nell'Area Euro e negli Stati Uniti l'inflazione induce le banche centrali ad aumentare i tassi di interesse di policy, determinando un inasprimento delle condizioni creditizie. In Cina, l'attività è debole nonostante il sostegno della politica monetaria, dopo la rimozione delle restrizioni anti COVID-19 l'attività manifatturiera stenta a rafforzarsi anche per via della debole domanda estera e delle difficoltà finanziarie di grandi imprese del settore immobiliare.

Nella prima metà dell'anno l'aumento del Pil rispetto al primo semestre del 2022 difficilmente sarà sufficiente a raggiungere l'obiettivo del governo per il 2023.

Negli Stati Uniti il Pil è cresciuto in misura moderata (0,5% nel primo trimestre e 0,6% nel secondo su base congiunturale) superando comunque le attese; l'attività dell'Eurozona, che aveva ristagnato tra la fine del 2022 e l'inizio di quest'anno, ha mostrato una timida accelerazione nel secondo trimestre (0,3% rispetto al trimestre precedente).

L'inflazione core, che esclude i prezzi dell'energia e dei generi alimentari, rimane di sopra degli obiettivi delle banche centrali ma si stima una graduale discesa dal 6% di quest'anno al 4,7% nel 2024. Sussiste tuttavia il rischio, in particolare nelle economie avanzate, che l'inflazione di fondo rimanga invariata al 5,1% in media annua, prima di diminuire al 3,1% nel 2024.

In questo contesto, saranno determinanti le dinamiche del mercato del lavoro e dei salari. I mercati rimangono vivaci e l'inflazione salariale complessiva è aumentata, ma rimane comunque inferiore all'inflazione dei prezzi nella maggior parte dei paesi. I salari reali sono diminuiti del 3,8% circa tra il primo trimestre del 2022 e il 2023 per le economie avanzate e per quelle dei grandi mercati emergenti.

Ora, salari reali più bassi aiutano a spiegare la forza del mercato del lavoro. Se questa forza persisterà, anche i salari reali recupereranno terreno e la crescita dei salari nominali si manterrà superiore anche in caso di un'inflazione calante.

Riguardo l'Italia, la crescita per il 2023 è stimata a +1,1%, grazie alla ripresa del turismo, mentre la stima per il 2024 è fissata a +0,9%, tra le più basse per le economie avanzate.

Il quadro economico italiano resta condizionato dall'incertezza e da numerosi rischi, sia di natura internazionale, come la volatilità dei mercati delle materie prime, che di origine domestica, come quelli che derivano dall'evoluzione del PNRR.

Con riferimento al comparto automotive, il primo semestre del 2023 è stato caratterizzato da un andamento costantemente positivo.

Le immatricolazioni di autovetture da gennaio a giugno hanno registrato una crescita pari al 22,8%, con volumi di oltre 840mila unità.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, aumentano nel semestre le vendite di auto a benzina (+23,9%) che mantengono una quota del 28,1%. Anche le immatricolazioni di autovetture a diesel risultano in aumento del 16,9%, con il 19,1% di quota nel cumulato della prima metà dell'anno.

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 52,7% del mercato cumulato (+2,6 p.p. rispetto al cumulato del 2022), in aumento del 24,6%. Tra queste, le elettrificate hanno una quota del 43,6%, con volumi in crescita (+28,5%). Le ibride tradizionali risultano in crescita del 30,3%, con una market share del 35,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono del 17,2% nel cumulato. Nel dettaglio, le auto elettriche aumentano del 31% nel primo semestre mentre le ibride plug-in del 7,6%. La quota di mercato delle autovetture puramente elettriche rimane tuttavia molto bassa (3,9%), in particolar modo in confronto al resto dell'Europa, dove la quota di mercato delle BEV nel 2023 ha superato il 15%.

Infine, le autovetture Gpl risultano in crescita del 24,4%, mentre quelle a metano stanno pian piano scomparendo: nel primo semestre 2023 risultano immatricolate poco più di mille vetture, in calo dell'86,4% rispetto allo stesso periodo del 2022.

ANFIA stima che, nell'intero 2023, il mercato delle autovetture possa raggiungere 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022).

Nel primo semestre 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna un aumento del 9%, grazie al confronto con un semestre, il primo del 2022, decisamente negativo (-11,2% sul 2021). I volumi però in questo caso nuovamente allineati a quelli pre-pandemia, da gennaio a giugno 2023 risultano infatti immatricolate 94.500 unità, poche in meno se rapportate alle 96mila immatricolate nel primo semestre 2019. Le immatricolazioni degli autocarri pesanti risultano anche in aumento del 12,6%, con oltre 15mila unità.

Il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg, registra invece un andamento negativo con 8.335 rimorchi immatricolati dall'inizio dell'anno e una variazione percentuale negativa del 5,1%. Nello primo semestre del 2022 i libretti di circolazione emessi erano in aumento del +12,7%.

Il settore degli autobus nel registra un aumento del 62,6% con 2.358 nuovi autobus, grazie in particolare ai fondi stanziati a favore del comparto (DM investimenti ad alta sostenibilità, PNMS e PNRR).

Nel primo semestre del 2023, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+48,8% rispetto ai primi sei mesi del 2022). Sia il comparto dei veicoli industriali che quello delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +48,6% e +51,1%). Anche l'export in valore risulta in aumento rispetto a quello dei primi sei mesi del 2022, +34,1%, grazie alle autovetture esportate (+36,0%); il valore dei veicoli industriali, dopo essere stato in calo nel primo trimestre, nel periodo gennaio-giugno cresce del 28,9% (con un balzo nel sesto mese del 95,1%). Il saldo è negativo per circa 7,06 mld di euro per le autovetture e positivo per circa 1,07 miliardi per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,8% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nei primi sei mesi del 2023, il 65,5% del totale. Gli Stati Uniti rimangono il primo mercato di destinazione extra europeo (18,1%), seguiti da Giappone (3,4%) e Cina (2,0%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, crescono sia l'import che l'export (rispettivamente +12,5% e +11,9%), con un saldo positivo di circa 2,93 mld di euro (era di 2,68 milioni nello stesso periodo del 2022). L'Europa rappresenta il 78,3% del valore dell'import ed il 79,9% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,9% del totale.

Autoveicoli nuovi e componenti, insieme, generano, da inizio anno, importazioni pari al 9,6% dell'import totale dell'industria (11,3% al netto dell'energia) ed esportazioni pari all'8% del totale (8,3% al netto dell'energia).

La recente escalation delle tensioni geopolitiche, legate in particolare ai feroci attentati in Israele, genera ulteriore incertezza circa le prospettive di crescita. L'attacco di Hamas avrà certamente ripercussioni dirette sui prezzi del petrolio e del gas, rincari che raggiungerebbero l'Europa nei mesi invernali, quando si concentra l'80% dei consumi annui.

La durata dei conflitti, sia in Ucraina che in Israele, comporterà quasi certamente linee di politica monetaria differenti tra Stati Uniti ed Europa, a causa del differente accesso all'energia, con rischi recessivi sostanziali, di difficile quantificazione al momento, ma probabilmente maggiori in Europa.

In sostanza, in una fase delicata del ciclo economico globale, con banche centrali e governi alle prese con inflazione e dati macroeconomici contrastanti, l'attacco terroristico di Hamas in Israele aggiunge altra incertezza.

2 La componentistica automotive italiana

Barbara Barazza e Annunziata Scocozza, Camera di commercio di Torino

2.1 Il campo di osservazione e l'universo in esame

La definizione del perimetro di riferimento dell'indagine conoscitiva sulle imprese della componentistica automotive italiana rimane, come ogni anno, un elemento cruciale per la buona riuscita dell'Osservatorio, che da sempre si pone l'obiettivo di fotografare la filiera e intercettarne i cambiamenti in atto.

In coerenza con le precedenti edizioni, il campo di osservazione è stato individuato basandosi sull'analisi del ruolo svolto da ciascuna impresa all'interno della filiera, criterio che ha permesso, seppur nella consapevolezza delle complessità, nonché delle stratificazioni e sovrapposizioni che caratterizzano la piramide di fornitura, di suddividere il sistema della componentistica in categorie di fornitori⁸; tale ripartizione, che nel tempo si è arricchita e ampliata in considerazione delle trasformazioni che hanno investito l'intero settore è, tuttavia, destinata a evolvere ulteriormente. È ragionevole, infatti, supporre che i correnti processi di transizione green e digitale, i rapidi cambiamenti normativi, i nuovi trend della mobilità sostenibile, si tradurranno in un ampliamento dei confini della filiera automotive.

Ciò premesso, l'aggregato in esame è stato delimitato aggiungendo all'insieme dei produttori di parti e componenti e degli integratori di sistemi e fornitori di moduli – che rappresenta sistematicamente il nucleo consolidato della ricerca a cui, trasversalmente, si collegano le attività di Engineering & Design – alcune specializzazioni, quali quelle legate al motorsport, all'aftermarket e, negli ultimi anni, anche quelle della mobilità elettrica e dell'infomobilità.

Numericamente, risulta a oggi di poco inferiore alle 2.200 unità il dataset così identificato, costituito da imprese con sede legale in Italia, organizzate in forma di società di capitale⁹. A tale risultato si è giunti attraverso un lavoro di aggiornamento che, principalmente grazie alla consultazione delle visure e degli elenchi anagrafici camerali, ha consentito da un lato l'eliminazione delle realtà che nell'anno passato hanno cessato la loro attività e il contestuale inserimento di quelle neoiscritte, dall'altro la considerazione dei casi di fusione e scissione di società. Uno sforzo aggiuntivo è stato fatto al fine di intercettare ulteriori imprese che hanno attuato modificazioni nella produzione aziendale verso l'elettrificazione e l'infomobilità.

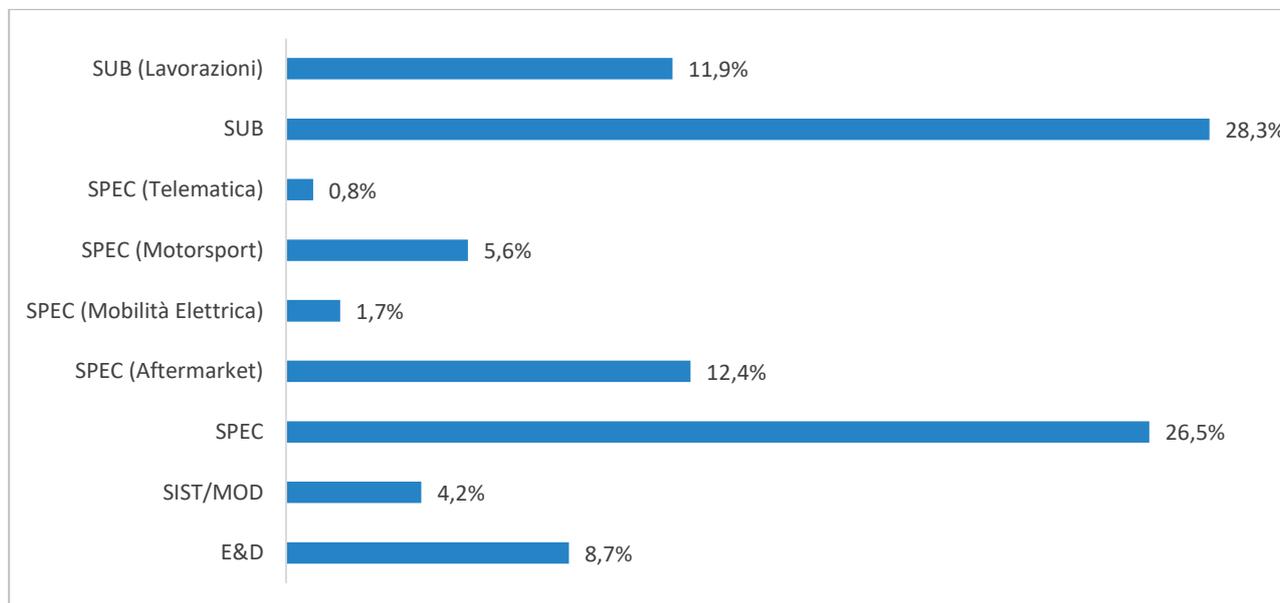
Attraverso l'ormai pluriennale attività di monitoraggio del database sopra descritta, si è pervenuti a un quadro di base che, seppure in trasformazione, conferma nel tempo alcune caratteristiche.

⁸ Per la definizione dei segmenti della filiera si veda l'Appendice al rapporto.

⁹ La scelta di considerare quasi esclusivamente le imprese costituite in società di capitale permette di stimare l'impatto economico della componentistica automotive in termini di fatturato attraverso il reperimento dei dati economici e finanziari desunti dai bilanci (si veda il paragrafo "La dimensione economica della filiera").

Nell'ultimo triennio è rimasto pressoché invariato il peso percentuale dei diversi segmenti di fornitura¹⁰, pur con un rafforzamento delle imprese di Engineering & Design (passati dal 7,9% all'8,7%) e un lieve, ma prevedibile, aumento degli specialisti della mobilità elettrica (dal 1,1% all'1,7%).

FIGURA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

La distribuzione geografica delle sedi legali conferma la convergenza nelle aree del Nord Italia – qui si concentra circa l'83% delle imprese considerate - a sfavore del Centro-sud dove, in molte regioni, la prevalenza di sedi secondarie e unità locali (stabilimenti, magazzini, depositi, capannoni, uffici amministrativi, etc.) sulle sedi legali è più marcata¹¹. Il Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate con riferimento alla sede legale (il 33,6%), a cui seguono la Lombardia (il 26,9%) e l'Emilia-Romagna (il 10,6%) che, nel complesso, coprono più del 70% del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1%) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%).

¹⁰ Si precisa che la presente dettagliata distribuzione per segmenti di fornitura nel proseguire dell'analisi, e a servizio della stessa, vedrà spesso accorpate nella voce SPEC alcune delle specializzazioni di minor peso (telematica, mobilità elettrica e motorsport).

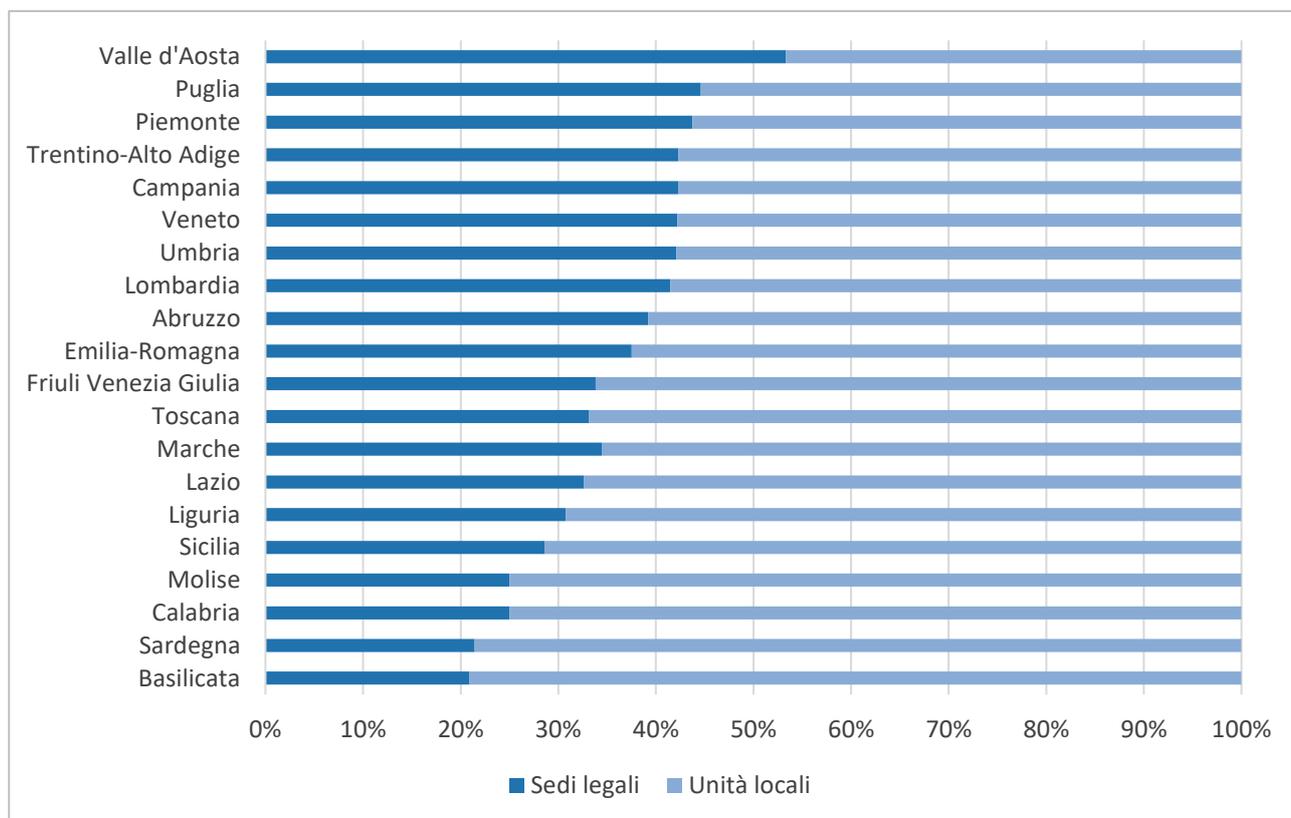
¹¹ Le localizzazioni totali d'impresa in Italia (sedi legali + sedi secondarie e unità locali) sono circa 5.300.

TABELLA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2022

Regioni	%
Abruzzo	2,9%
Basilicata	0,6%
Calabria	0,1%
Campania	3,4%
Emilia-Romagna	10,6%
Friuli-Venezia Giulia	1,1%
Lazio	2,4%
Liguria	0,6%
Lombardia	26,9%
Marche	1,5%
Molise	0,1%
Piemonte	33,6%
Puglia	1,4%
Sardegna	0,1%
Sicilia	0,5%
Toscana	3,1%
Trentino-Alto Adige	1,0%
Umbria	1,2%
Valle d'Aosta	0,3%
Veneto	8,9%
Totale	100,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.2 DISTRIBUZIONE DELLE LOCALIZZAZIONI D'IMPRESA PER TIPOLOGIA E REGIONE. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.2 La metodologia d'indagine e lo strumento di ricerca

L'indagine sul campo ha preso avvio nel mese di marzo e si è conclusa nei primi giorni di maggio 2023, raggiungendo le imprese della filiera automotive italiana¹² attraverso l'invio di link personalizzati per la compilazione on line del sondaggio. Il questionario, che considerata la specificità delle domande, è indirizzato, in via preferenziale, ai Direttori Generali o agli Amministratori Delegati, è stato impostato, come in passato, mantenendo invariato il nucleo fondante - che permette di confrontare i risultati con le precedenti rilevazioni e monitorare così i processi di cambiamento in atto – e inserendo o sostituendo alcune domande al fine di attualizzarne i contenuti. Fra gli interventi effettuati, si segnala l'introduzione di una nuova sezione dedicata al tema dell'ESG (Environment, Social e Governance) – ovvero a quelle attività che, nel permettere il sostentamento dell'impresa a lungo termine, perseguono aspetti di natura ambientale, sociale e di governance - nonché di approfondimenti sulla destinazione finale dei beni/servizi offerti dalle imprese e sui vari ambiti tecnologici in cui esse operano.

Si è pervenuti, pertanto, a una griglia composta da 32 domande, organizzata nelle sette aree tematiche sotto dettagliate.

L'help desk è rimasto attivo durante tutta la rilevazione e ha consentito, oltre all'offerta di chiarimenti alla compilazione e di assistenza tecnica, di riscontrare, attraverso il contatto diretto con alcune imprese, l'effettiva operatività nel settore automotive.

¹² Si tratta delle imprese registrate presso le anagrafi camerali italiane al 31 dicembre 2022; si specifica che le attività iscritte nei primi mesi del 2023 che, come indicato nel paragrafo precedente, sono state incluse nell'analisi riguardante l'universo di riferimento, non sono state raggiunte dall'indagine e saranno considerate il prossimo anno.

TABELLA 2.2 STRUTTURA DEL QUESTIONARIO. ANNO 2022

Sezione	Informazioni richieste
Descrizione Impresa	Attività svolta - posizionamento nella piramide di fornitura - appartenenza a un gruppo industriale – modelli di gestione - fatturato e addetti automotive - destinazione finale dei beni/servizi offerti – settori di destinazione diversi dall’auto – ambiti tecnologici di operatività
Impresa e Mercato	Ripartizione del fatturato automotive fra mercato del primo impianto e altri mercati (aftermarket, Motorsport/Racing, mercato dei servizi per la mobilità) - principali clienti del comparto automotive - rapporti di fornitura con produttori di veicoli elettrici - strategie a breve e medio termine derivanti dai rapporti con Stellantis - opportunità e minacce per la filiera a seguito della penetrazione dei costruttori cinesi sul mercato europeo - capacità produttiva
Strategie d’impresa e domanda di policy	Problemi legati all’approvvigionamento e azioni intraprese a seguito dell’aumento dei costi delle materie prime ed energia – valutazione sulle misure di sostegno alla filiera – strategie d’impresa orientate a decarbonizzazione ed economia circolare
Innovazione	Introduzione, nell’ultimo triennio, di innovazioni di prodotto e di processo
Collaborazioni fra imprese	Avvio di collaborazioni significative con altre imprese (o l’eventuale previsione) alla luce dell’evoluzione del settore in termini tecnologici e di scenario complessivo
Posizionamento e trend	Posizionamento dell’impresa sul mercato dei veicoli in riferimento ai diversi sistemi di alimentazione - percorsi di sviluppo (presenti o futuri) delle competenze nei vari ambiti tecnologici - impatto delle tecnologie sulla competitività – ripercussioni derivanti dallo stop alla vendita di autoveicoli con motore endotermico dal 2035
Sostenibilità aziendale	Azioni messe in atto nei diversi ambiti di Environment, Social e Governance (ESG)

Nel mese di luglio 2023, al panel delle imprese rispondenti è stato somministrato un ulteriore questionario su:

- previsioni sull’anno in corso per i diversi indicatori economici (fatturato, ordinativi interni ed esteri, investimenti fissi lordi e occupazione in termini di ore lavorate) con riferimento alla produzione automotive;
- influenza di fattori esogeni sui piani di sviluppo dell’impresa;
- strategie di breve periodo.

2.3 La dimensione economica della filiera

Al fine di stimare l'impatto economico e occupazionale dell'universo della componentistica automotive italiana, in continuità con la metodologia utilizzata nelle scorse edizioni, a supplemento delle informazioni rilevate direttamente dal questionario sul fatturato e sul numero di addetti riconducibili al settore automotive dichiarato dalle imprese rispondenti, è stato effettuato un lavoro di integrazione che si è avvalso, da un canto, dei dati contenuti nei bilanci non consolidati dell'anno 2022¹³, dall'altro si è ricorso alle statistiche sugli occupati¹⁴ dedotte dalle visure camerali.

Ciò premesso, nel 2022 le 2.167 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa 167.000 addetti e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a 55,9 mld di euro.

Dopo la ripresa osservata nel 2021, con una variazione ampiamente positiva dei ricavi e una tenuta del numero di addetti, nel 2022 è proseguita la dinamica di crescita del fatturato, seppur in termini più contenuti (+9,0%), accompagnata da una sostanziale stabilità a livello occupazionale (+0,5%).

TABELLA 2.3 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. ANNO 2022

		2022	2021 (rettificato)	Var.% 2022/2021	2022	2021 (rettificato)	Var.% 2022/2021
	Imprese	fatturato auto (mln euro)	fatturato auto (mln euro)	Fatturato auto	addetti auto	addetti auto	addetti auto
SUB	614	9.036	8.145	10,9%	25.652	25.177	1,9%
SUB (Lavorazioni)	257	2.174	1.903	14,2%	7.804	7.641	2,1%
SPEC*	628	25.276	22.833	10,7%	75.405	74.947	0,6%
SPEC (Motorsport)	121	1.353	1.182	14,5%	5.748	5.107	12,6%
SPEC (Aftermarket)	269	3.114	2.969	4,9%	9.326	9.105	2,4%
E&D	188	1.113	949	17,4%	6.440	6.388	0,8%
SIST/MOD	90	13.883	13.367	3,9%	36.438	37.606	-3,1%
TOTALE	2.167	55.949	51.348	9,0%	166.813	165.971	0,5%

* specialisti puri, mobilità elettrica e infomobilità

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Le variazioni positive del fatturato automotive hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono attribuibili agli E&D (+17,4%), agli specialisti del motorsport (+14,5%) e ai subfornitori, in particolare a quelli delle lavorazioni (+14,2%); risulta nettamente inferiore alla media quanto registrato dai sistemisti e modulistri (+3,9%), contraddistinti da una variazione negativa dell'occupazione (-3,1%).

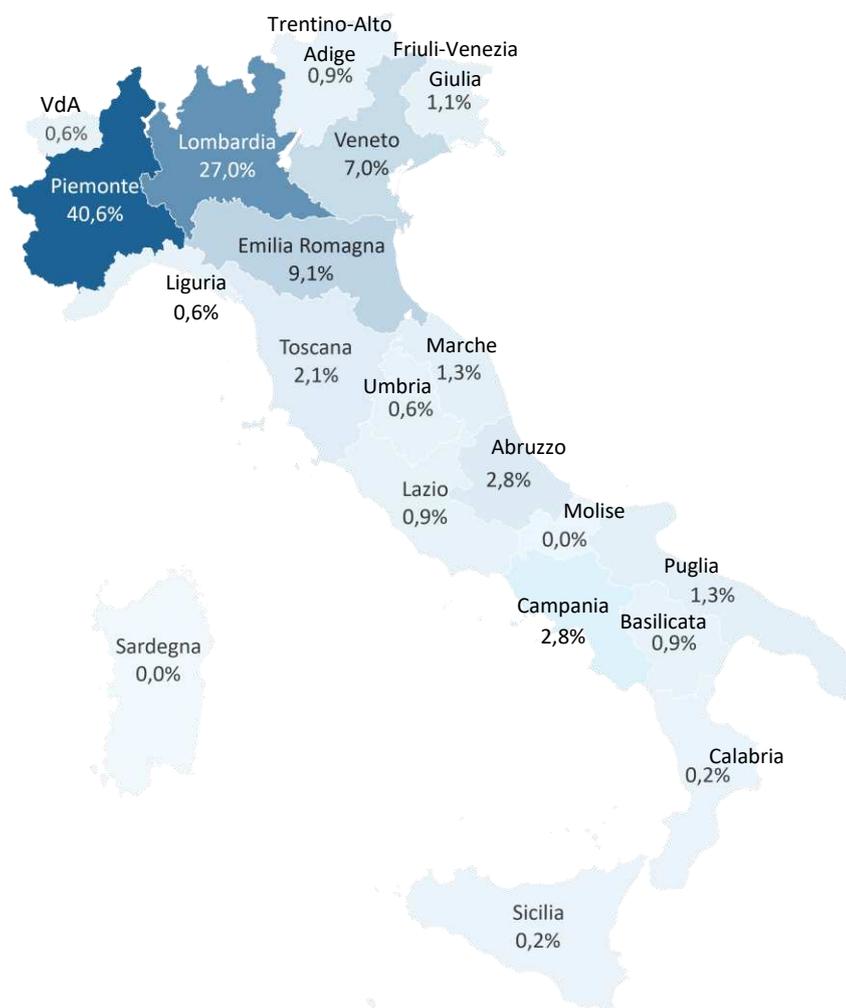
¹³ Sono stati utilizzati i bilanci depositati presso i Registri Imprese delle Camere di commercio italiane.

¹⁴ Dati prevalentemente di fonte INPS.

2.4 Partecipazione dell'impresa all'indagine e loro caratteristiche

All'indagine annuale dell'Osservatorio hanno contribuito attivamente 470 imprese, con un tasso di risposta del 21,4%¹⁵, a conferma dell'attenzione rivolta alla ricerca dagli operatori del settore. Si traduce in un risultato migliore di quello dello scorso anno, oltremodo avvalorato dalla crescente fidelizzazione dei rispondenti: sono, infatti, 288 le imprese che hanno aderito alle ultime due rilevazioni e 206 alle ultime tre. Seguiranno, nel paragrafo, approfondimenti sulle caratteristiche delle imprese rispondenti, con confronti che si riferiranno sia all'universo, sia ai risultati delle precedenti pubblicazioni.

FIGURA 2.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2022



Con tecnologia Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

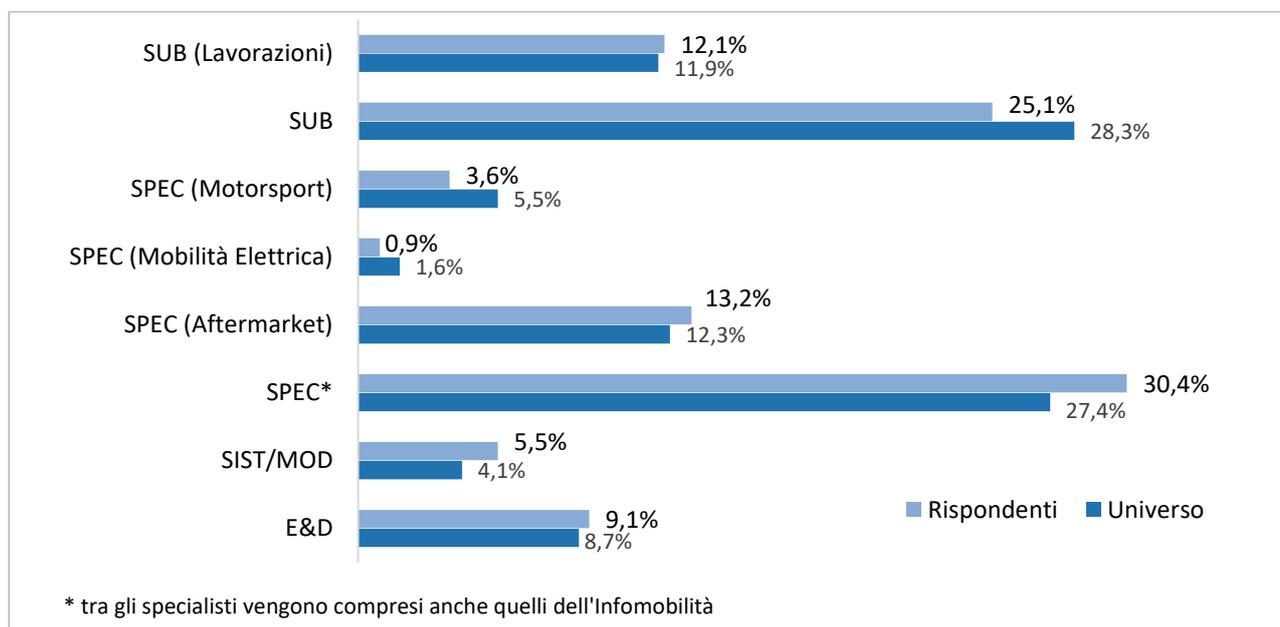
¹⁵ Il tasso di risposta è stato calcolato prendendo in considerazione un dataset non del tutto corrispondente a quello descritto nel paragrafo "Il campo di osservazione e l'universo in esame", in quanto su di esso è stata effettuata una revisione sulla base delle dichiarazioni pervenute in fase di indagine.

Geograficamente, la corrente ripartizione dell'aggregato per regione della sede legale ripercorre quella degli scorsi anni: il Piemonte si conferma la regione con la più alta adesione all'indagine (il 40,6% del totale), seguito dalla Lombardia (il 27,0%), dall'Emilia-Romagna (il 9,1%) e dal Veneto (il 7,0%), tutti territori la cui partecipazione è aumentata rispetto alla precedente rilevazione. In rapporto all'universo, tra le principali regioni, il Piemonte si connota per un più elevato coinvolgimento rispetto alla media italiana (ha risposto il 26% delle imprese insediate nella regione)¹⁶.

Si tratta di imprese la cui presenza nel settore può considerarsi radicata: il 93% si dichiara attiva nell'automotive da sempre o comunque da oltre un quinquennio (percentuale che sale al 95,7% per gli specialisti¹⁷), mentre il 2,3% lo è da meno di cinque anni; il restante 4,7% opera nel settore saltuariamente, a seconda delle opportunità offerte dal mercato.

La suddivisione per categorie di fornitori¹⁸ mostra come l'insieme delle imprese aderenti al sondaggio risulti pressoché combaciante, nei pesi dei vari segmenti, a quello delle imprese dell'universo, in particolar modo per le attività di Engineering & Design e per i subfornitori delle lavorazioni. Permane fra i rispondenti, tuttavia, una sovrarappresentazione dei fornitori di moduli e integratori di sistemi (rispettivamente il 5,5% a fronte del 4,1% del totale), degli specialisti (il 30,4% verso il 27,4%) e degli operatori dell'aftermarket, a fronte di un minor peso dei subfornitori e degli specialisti del motorsport. Rispetto alla precedente edizione, crescono quasi tutti i cluster, a eccezione dei sistemisti e modulist (la cui quota scende dal 7,3% al 5,5%) e degli specialisti della mobilità.

FIGURA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

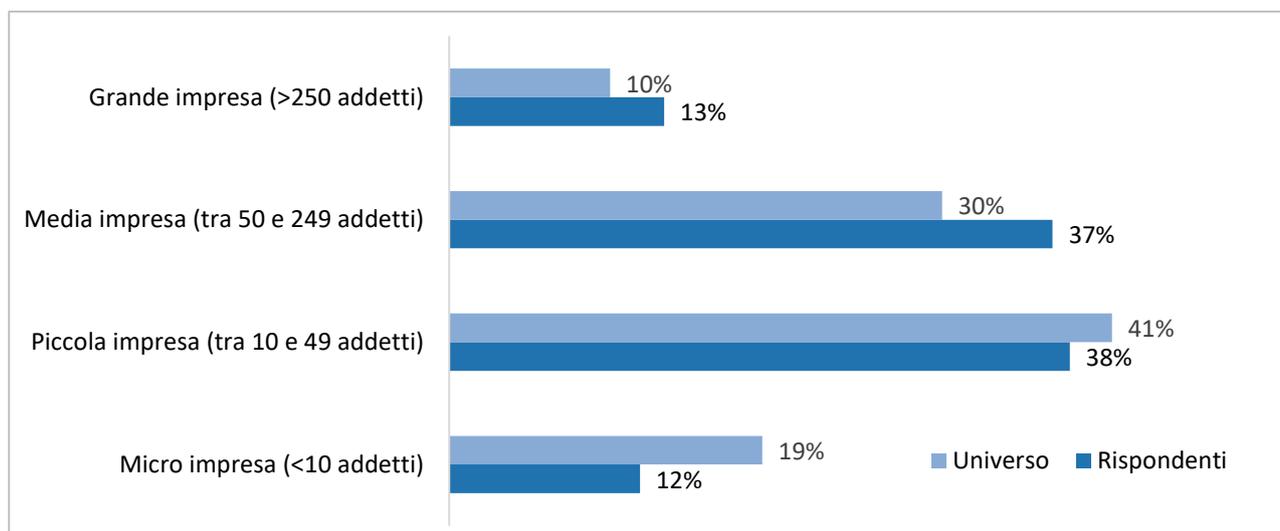
¹⁶ Contribuisce al coinvolgimento delle imprese piemontesi l'attività di sensibilizzazione diretta svolta da Camera di commercio di Torino e ANFIA.

¹⁷ Si specifica che, da qui in avanti, se non diversamente indicato, la categoria degli specialisti conterrà anche quelli della Mobilità elettrica e dell'Infomobilità.

¹⁸ Tale suddivisione, per le imprese rispondenti è stata verificata anche sulla base delle dichiarazioni fornite in fase di compilazione del questionario attraverso una domanda ad hoc relativa all'attività principale svolta.

Sempre in confronto all'universo, in termini di classe di addetti, si evidenzia una maggiore presenza di medie e grandi imprese fra i rispondenti, rispettivamente il 37% e il 13%, a fronte del 30% e del 10% del totale - facilmente perché più strutturate e con maggiori risorse da dedicare alla compilazione del questionario - mentre, in particolar modo le micro (con 0-9 addetti), ma anche le piccole imprese (con 10-49), risultano meno rappresentate.

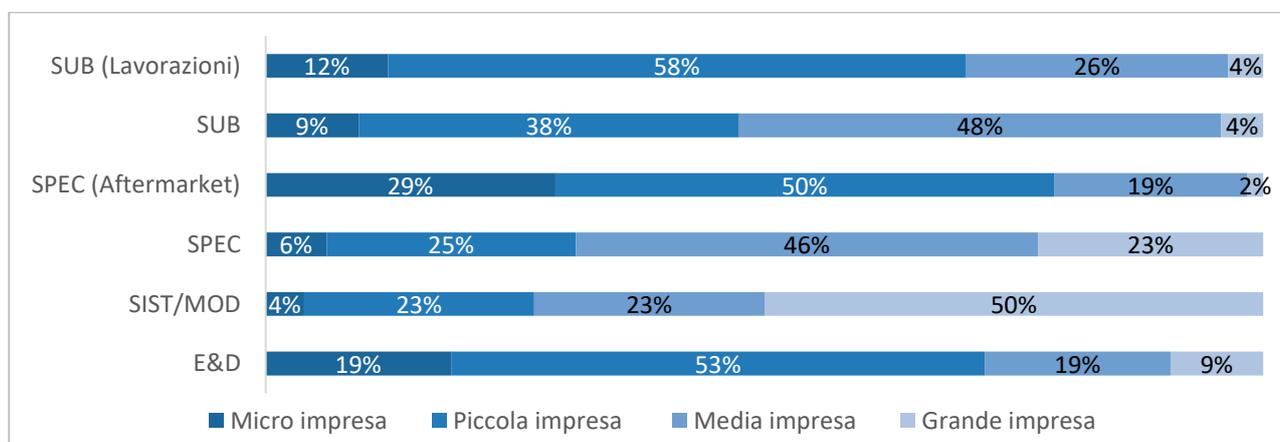
FIGURA 2.5 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI ADDETTI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Se, invece, si incrociano i dati dimensionali d'azienda con la suddivisione per segmenti di fornitura, risulta che il 73% dei sistemisti e modulist è di medie-grandi dimensioni (il 50% ha più di 249 addetti), dato che scende al 69% per gli specialisti (per i quali la media impresa prevale nel 46% casi). Si riscontra, inoltre, una prevalenza di realtà con numero di dipendenti compreso fra i 10 e i 49 fra gli E&D, i subfornitori delle lavorazioni e gli specialisti dell'aftermarket, quest'ultima categoria che si caratterizza anche per la più elevata percentuale di microimprese.

FIGURA 2.6 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER DIMENSIONE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022

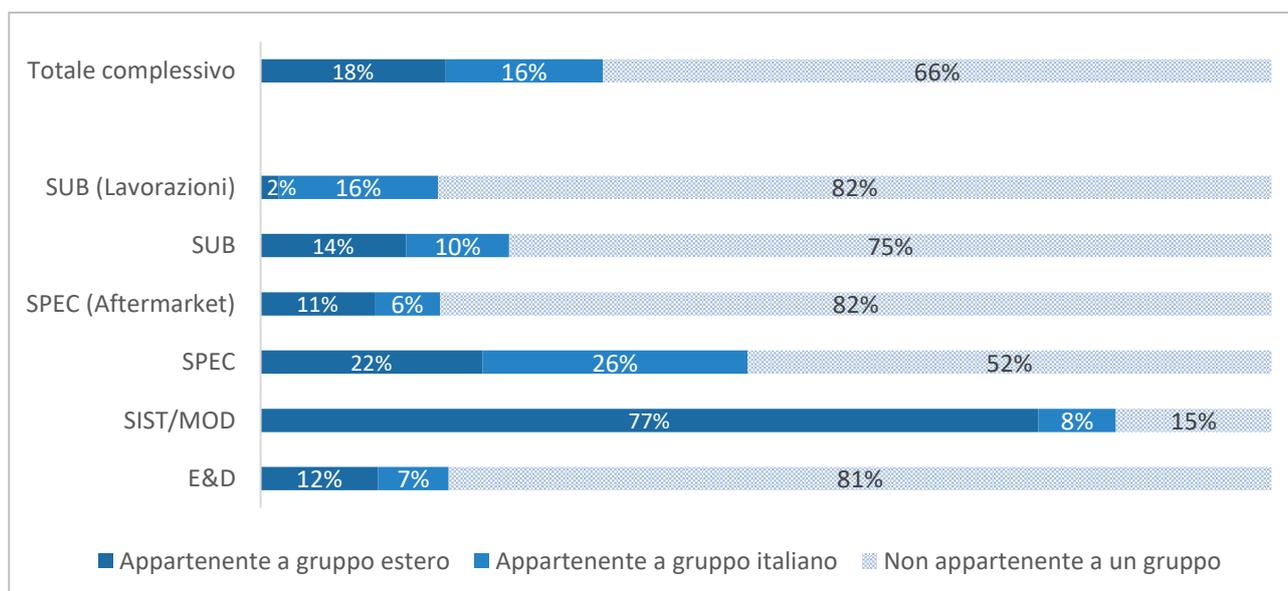


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In termini di posizionamento nella piramide di fornitura, posto che alcune realtà indagate, per l'attività svolta, non si identificano nella classificazione per livelli (in quanto specialisti dell'aftermarket, del motorsport o fornitori di servizi di mobilità), la restante porzione di rispondenti si suddivide come segue: il 30% si definisce Tier I - livello nel quale si colloca il 73% dei sistemisti e modulist e oltre la metà degli E&D e degli specialisti – il 58% come Tier II (erano il 45% nella precedente rilevazione) – tra i quali è preponderante la presenza dei subfornitori, compresi quelli delle lavorazioni - e il residuo 12% si pone nelle posizioni sottostanti. Se quattro imprese su dieci dichiarano di operare in una sola posizione della piramide di fornitura, caratteristica che interessa prevalentemente i subfornitori e quelli delle lavorazioni e i Tier II, aumenta la percentuale di coloro che dichiarano di essere attivi su più livelli (il 58% a fronte del 52% dello scorso anno).

Prosegue l'incremento di consistenza di imprese appartenenti a gruppi industriali, che raggiunge il 34% (era il 33% nel 2021 e il 29% nell'anno precedente), a suggerire il crescente ricorso a operazioni di concentrazione; tale quota sale all'85% per i sistemisti e modulist, fra i quali resta preponderante l'appartenenza a gruppi esteri e raggiunge il 48% fra gli specialisti (per il 22% gruppo estero), al cui interno è significativa la presenza di capogruppo (una impresa su cinque)¹⁹.

FIGURA 2.7 APPARTENENZA A UN GRUPPO INDUSTRIALE PER CATEGORIE DI FORNITORI (% IMPRESE). ANNO 2022

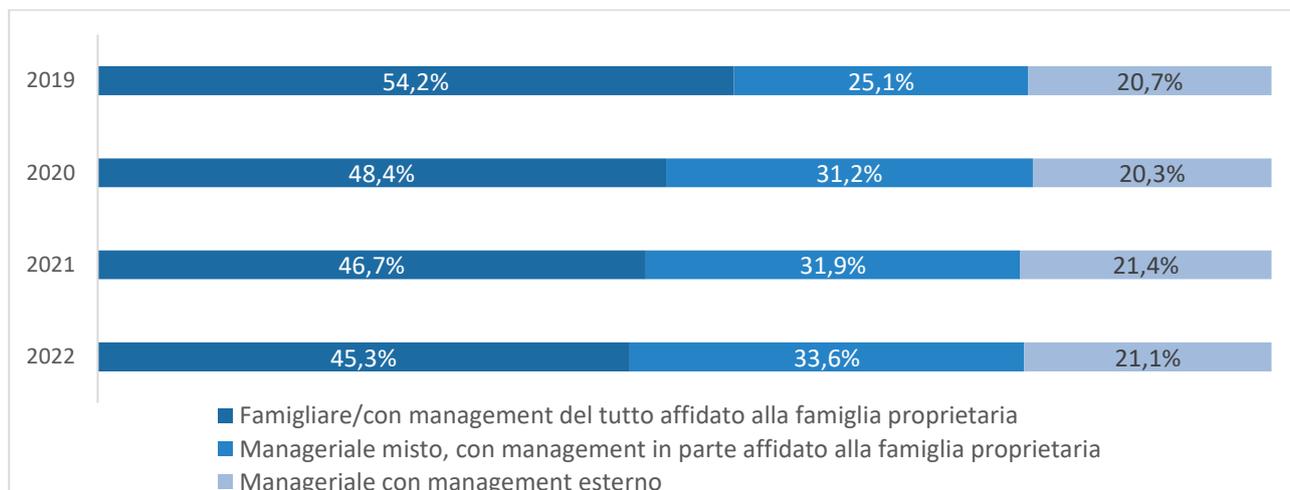


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Se, nel tempo, si è assistito a un aumento dell'appartenenza a gruppi industriali, di pari passo è proseguita la riduzione del ricorso a forme di conduzione di tipo familiare o con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria che, pur rimanendo il modello organizzativo più rappresentato, ha visto scemare progressivamente il suo peso (dal 54,2% del 2019 all'attuale 45,3%) a favore del management misto (passato, nei quattro anni, dal 25,1% al 33,6%). Resta ferma la percentuale di imprese che si avvale di un modello di gestione completamente esterno (il 21,1%).

¹⁹ Complessivamente, tra le imprese che appartengono a gruppi industriali, il 18,9% opera come capogruppo.

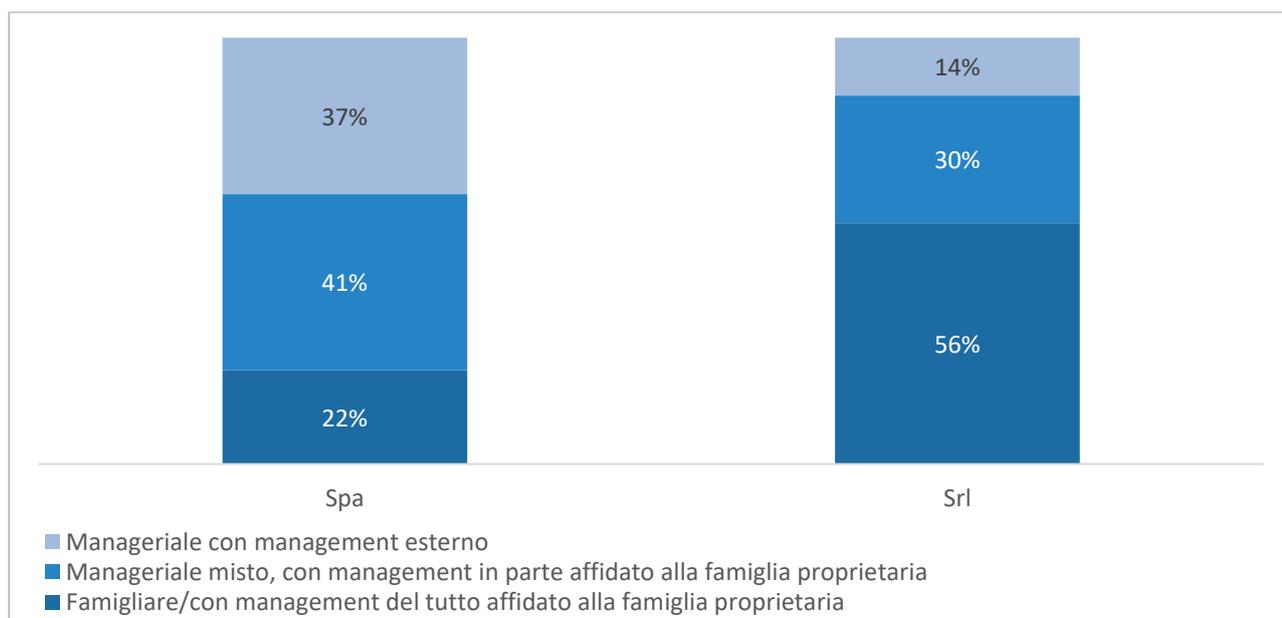
FIGURA 2.8 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI CONDUZIONE. ANNI 2019-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Incrociando la tipologia di conduzione con la natura giuridica – che, fra i rispondenti, vede una prevalenza di società a responsabilità limitata (il 67%) e per un terzo di società per azioni, compresa una residuale quota di “altre forme” non considerate in questa specifica analisi, si evince come al crescere della complessità della struttura aziendale, si associ un rilevante utilizzo di risorse manageriali esterne: fra le Srl, realtà più piccole e organizzativamente più flessibili, per quasi sei imprese su dieci il management è del tutto affidato alla famiglia proprietaria, mentre le Spa si contraddistinguono per forme di gestione aziendale principalmente miste (il 41%) o affidate esclusivamente a management esterno (il 37%).

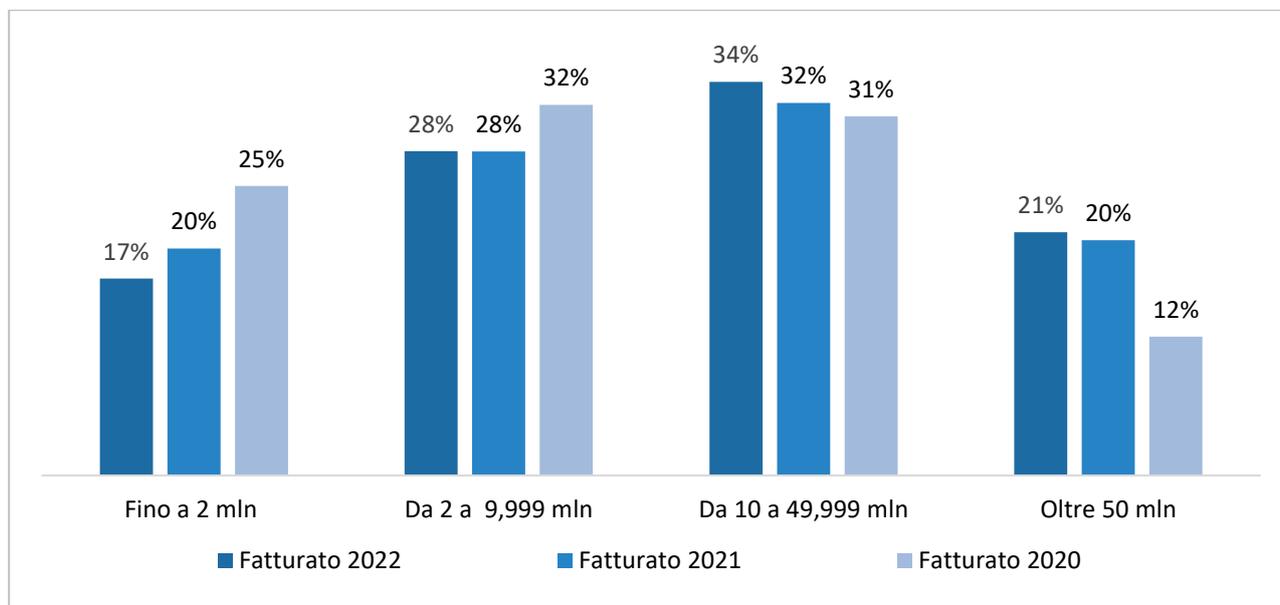
FIGURA 2.9 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER NATURA GIURIDICA E TIPOLOGIA DI CONDUZIONE. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Un altro dato che, raffrontato con le scorse edizioni, offre indicazioni di trend, è la suddivisione delle imprese per classi di fatturato da cui emerge, nell'ultimo triennio, un miglioramento in termini di ricchezza generata: infatti, alla riduzione della quota di rispondenti con un giro d'affari inferiore ai 2 mln di euro, corrisponde l'aumento sia del numero di operatori che dichiarano fatturati fra i 10 e i 50 mln di euro, sia di quello oltre i 50 mln.

FIGURA 2.10 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI FATTURATO. ANNI 2020-2022

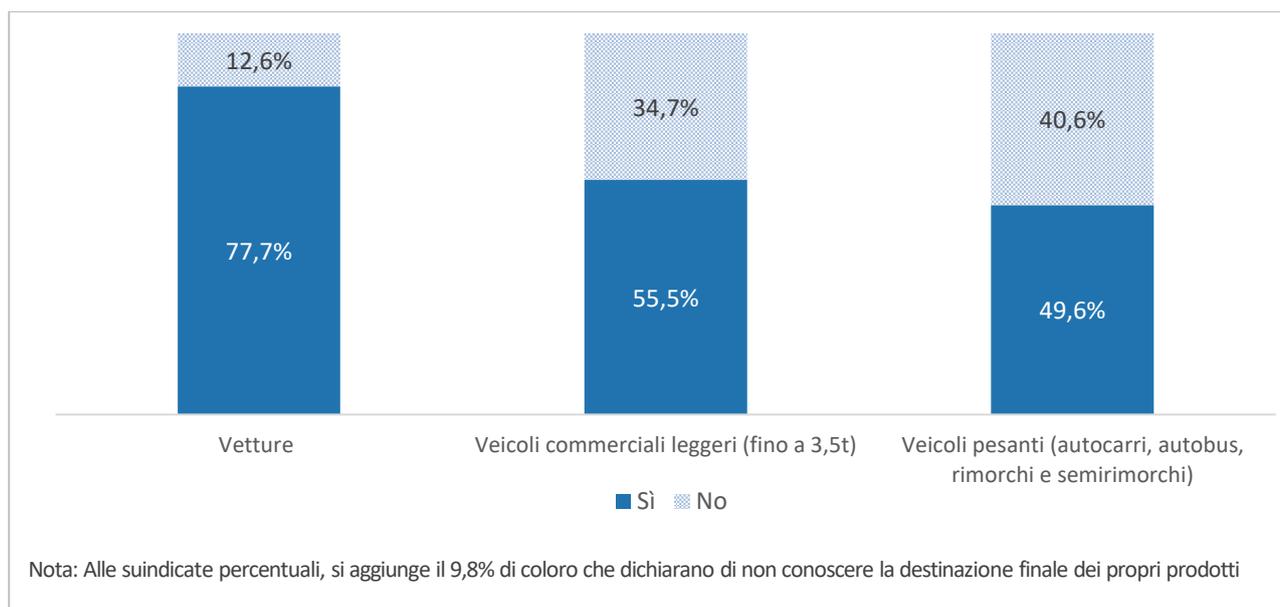


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In ultimo, si osservano i risultati relativi alle nuove domande inserite nell'attuale edizione dell'Osservatorio allo scopo di approfondire la conoscenza sia della presenza di realtà che sono attive anche nella micro-mobilità elettrica, sia della destinazione finale dei prodotti/servizi offerti dalle imprese e dei vari ambiti tecnologici in cui esse operano.

Ne è emerso che il 9% dei partecipanti ha specificato di essere presente anche nel mercato dei micro-veicoli elettrici (e-bike, monopattini, quadricicli, etc.), dato di cui sarà interessante monitorare la tendenza nel tempo. Riguardo alla destinazione finale dei propri prodotti/servizi, comprendendo anche coloro per cui essa non è nota in quanto fornitori intermedi (il 10% dei rispondenti), il 78% delle imprese ha dichiarato come proprio mercato di sbocco quello delle vetture, il 56% quello dei veicoli commerciali leggeri, ai quali si affianca il 50% che si indirizza alla categoria dei veicoli pesanti.

FIGURA 2.11 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI VEICOLI DI DESTINAZIONE DEI PRODOTTI/SERVIZI OFFERTI (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

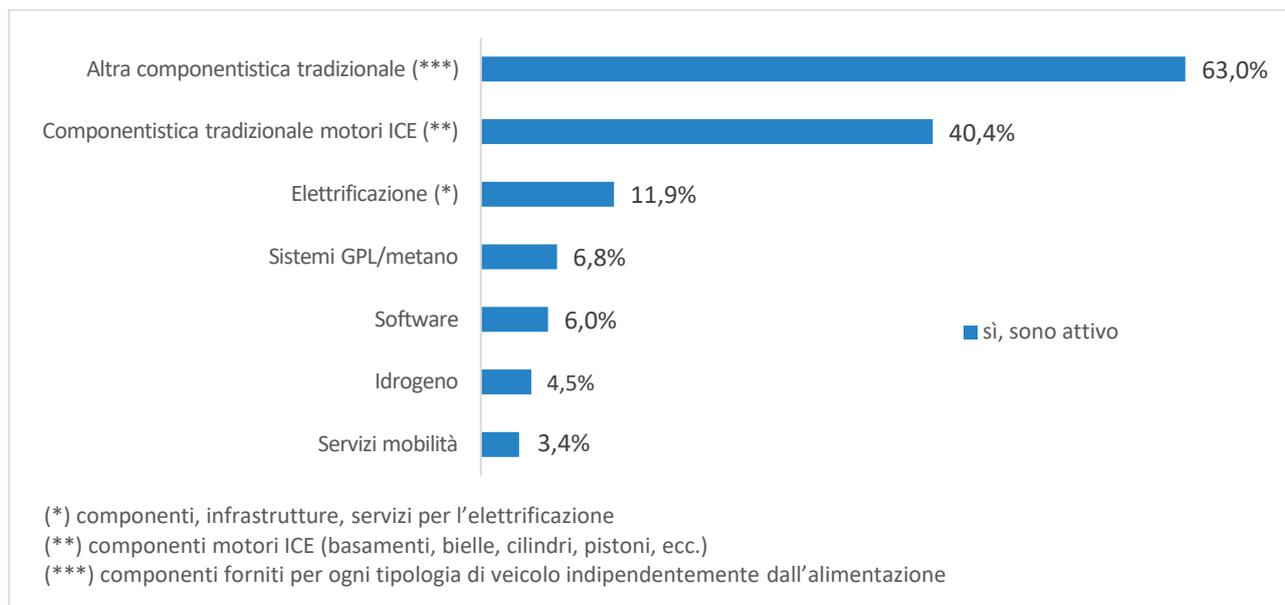
Analizzando gli ambiti tecnologici nei quali è attivo il campione, appare chiaro come sia la componentistica tradizionale, in particolare quella afferente a componenti forniti per ogni tipologia di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, a rappresentare quello più rilevante - il 63,0%, seguita da quella specifica per motori ICE²⁰, il 40,4%. Per quanto riguarda i componenti e servizi per i nuovi powertrain, il 11,9% si dice attivo nell'elettrificazione²¹, il 6,8% nei sistemi GPL e a metano e il 4,5% in quelli a idrogeno. Infine, completano il quadro, le ultime tecnologie in tema di connettività e guida autonoma e quelle legate ai servizi di mobilità²², rispettivamente selezionate dal 6,0% e dal 3,4% delle imprese.

²⁰ Comprende, a titolo d'esempio, motori, basamenti motore, bielle, pistoni, carburatori, iniettori, componenti iniezione, corpi farfallati, valvole, supporti motore, teste cilindro, tubi carburante, tubi iniezione, lubrificanti motore, filtri olio, diesel e benzina, etc.

²¹ Sono ricondotte all'ambito dell'elettrificazione le soluzioni relative al veicolo nel suo insieme o su singoli prodotti (es. batterie, inverter, ecc..) o componenti (schede elettroniche per la gestione del pacco batteria); sono compresi anche i componenti che l'azienda ha già nella sua gamma prodotti e che ha esteso come applicazione al settore dei veicoli elettrici. Esempio: corpo in plastica che avvolge la batteria, tubazioni in plastica che vengono prodotte anche per i veicoli elettrici, ecc..).

²² Imprese che offrono servizi di mobilità condivisa ed integrata, cioè produttori di applicazioni software che permettono di combinare ed ottimizzare diverse tipologie di trasporto (in particolare nella rete urbana ma non solo), servizi di sharing, sviluppo di app per applicazioni mobili, etc.

FIGURA 2.12 AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

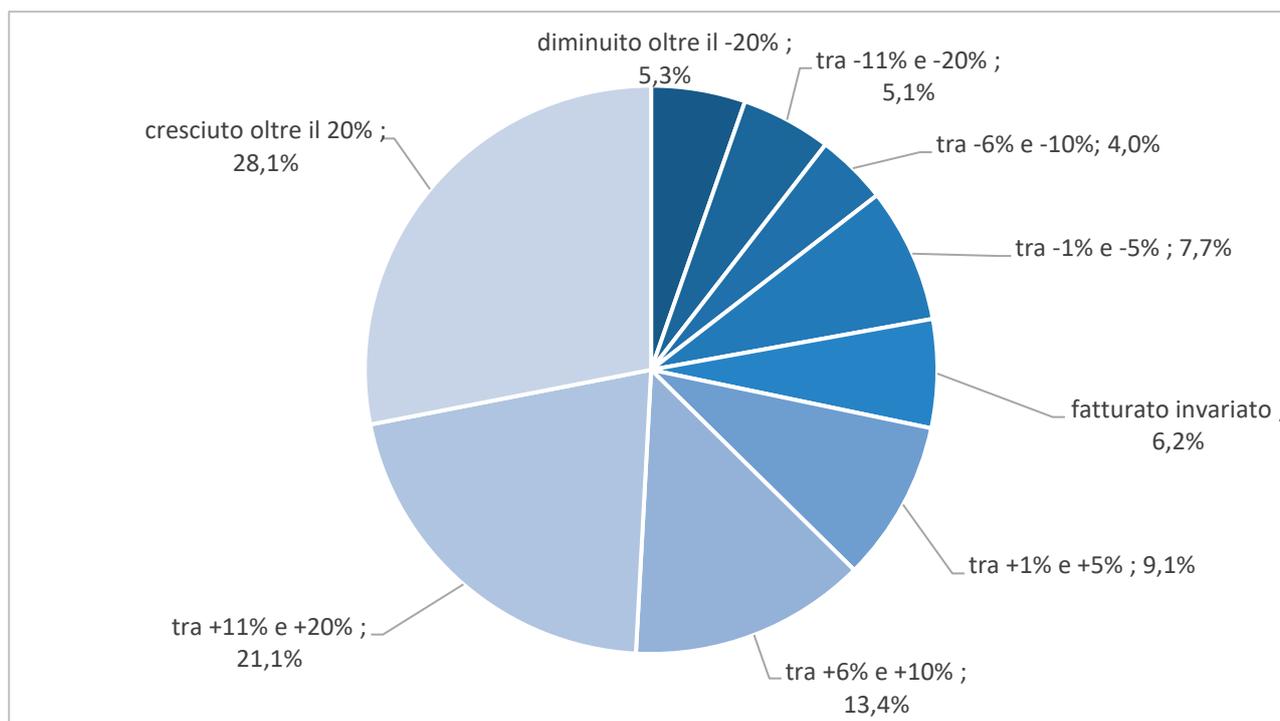
2.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale

Nel 2022 la filiera della componentistica ha consolidato la ripresa, avviata dall'anno precedente, recuperando in buona misura i livelli di attività del periodo prepandemico.

Le imprese che hanno dichiarato un fatturato in crescita sono risultate il 72%, a fronte del 22% che ha registrato una riduzione e il 6% che ha rilevato ricavi sostanzialmente invariati rispetto al 2021; ne deriva un saldo tra le dichiarazioni espresse di aumento e quelle di decremento del giro di affari pari al +50%.

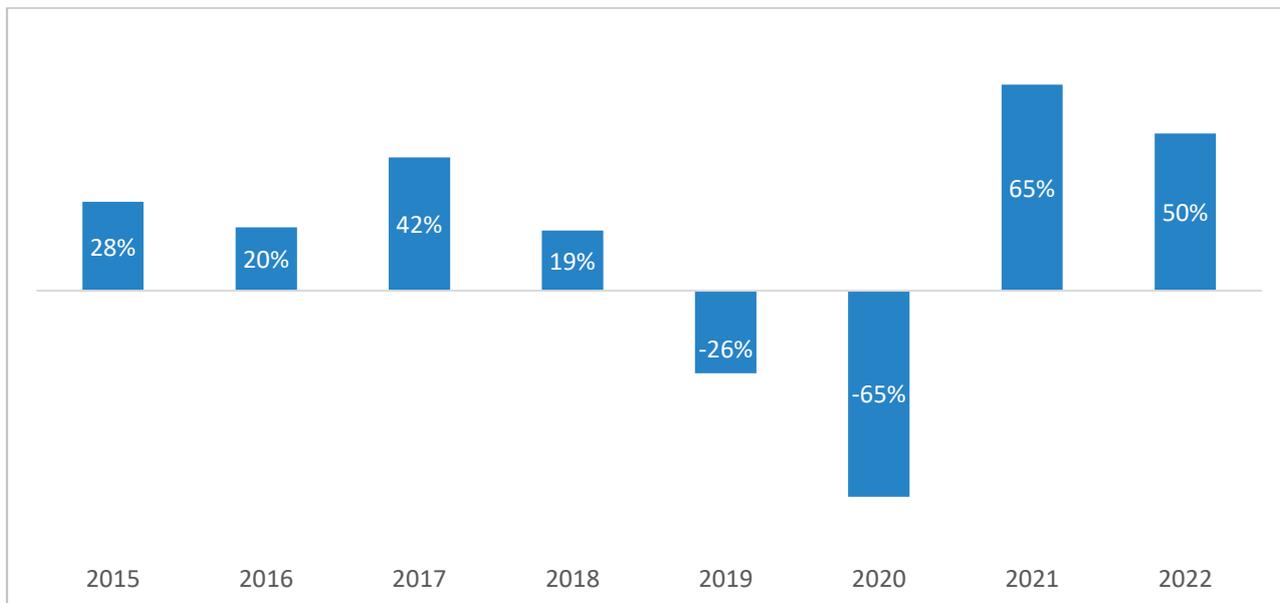
Per quasi un'impresa su due la crescita di fatturato è stata superiore al 10% e l'andamento positivo ha pervaso tutte le categorie di fornitori: in particolare gli specialisti (con saldo del +62%), i subfornitori delle lavorazioni (+60%) e gli E&D (+53%), che rappresenta l'unico cluster, insieme a quello dei sistemisti e modulist (+35%), in miglioramento rispetto all'anno precedente. Seppur ampiamente positiva (+26%), per il gruppo degli specialisti dell'aftermarket la differenza tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato si riduce in modo significativo a raffronto con la scorsa rilevazione.

FIGURA 2.13 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. ANNO 2022



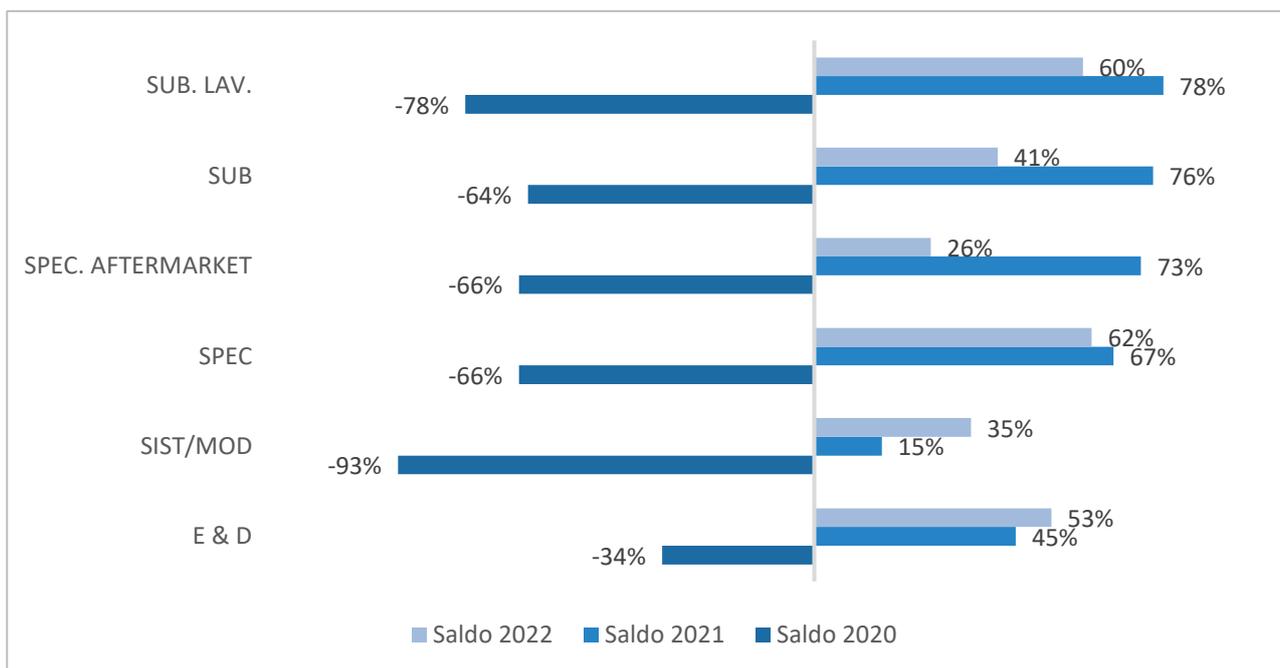
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.14 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO. ANNI 2015-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

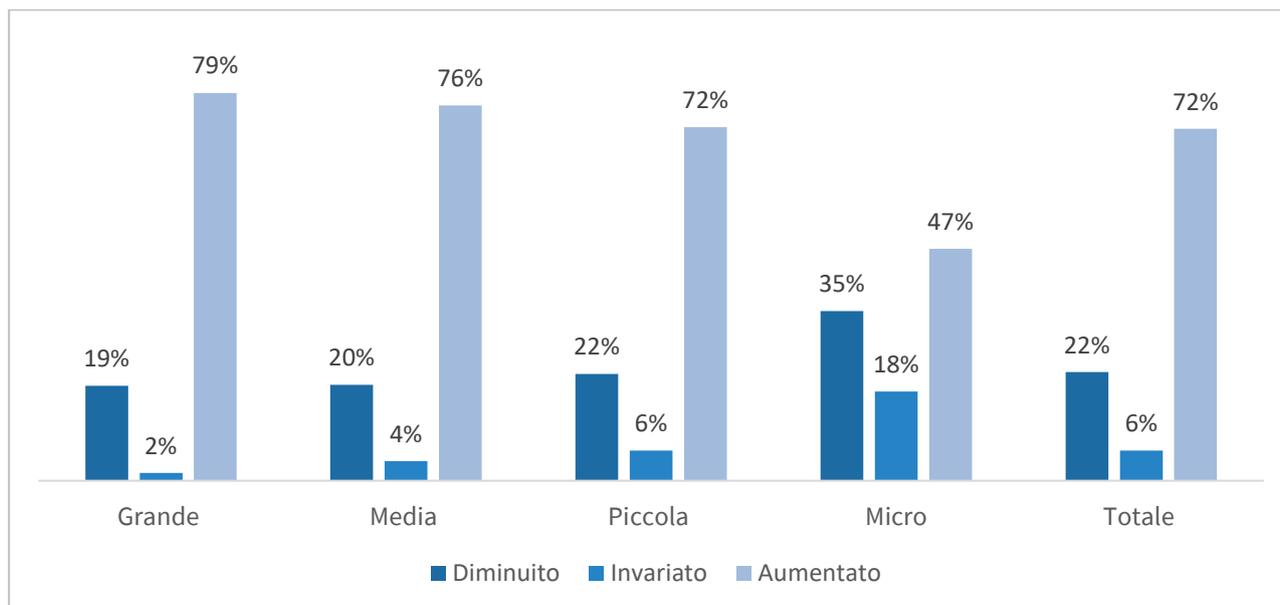
FIGURA 2.15 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'analisi della performance delle imprese per classe di addetti vede incrementare, al crescere della dimensione aziendale, la quota di attività con fatturato in espansione, evidenziando al contempo una maggiore debolezza per le microimprese: tra queste, infatti, più di un'impresa su tre ha registrato ricavi in contrazione.

FIGURA 2.16 ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER DIMENSIONE D'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

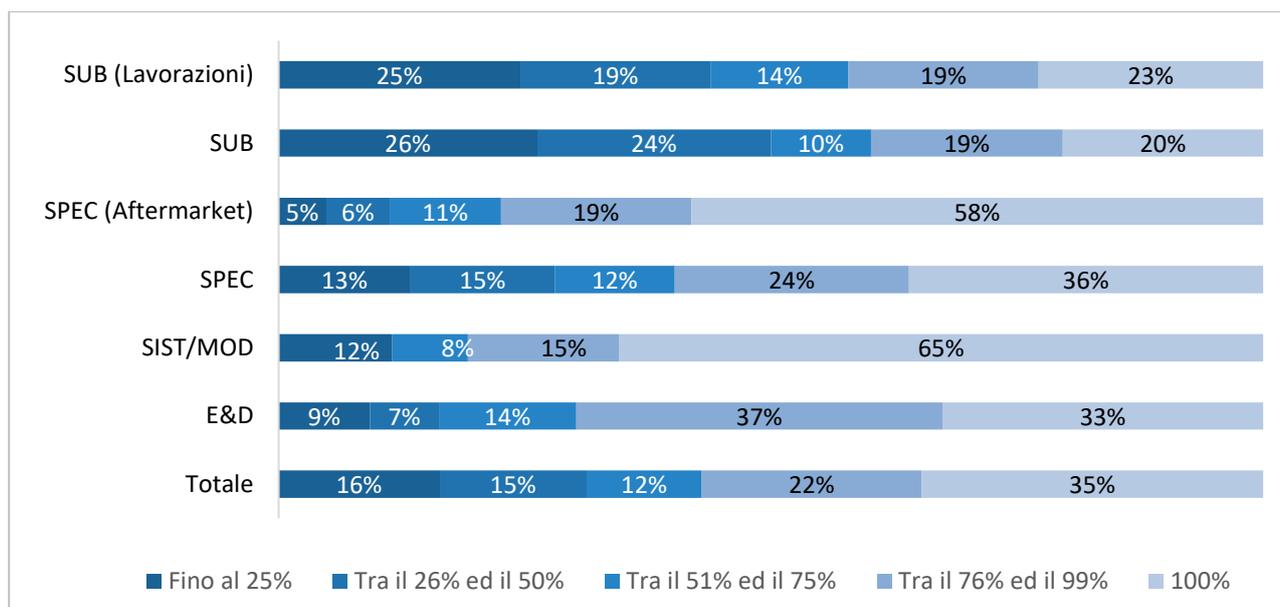
Nel confronto con il passato, il processo di diversificazione dei mercati settoriali di sbocco risulta essere pressoché assestato: da un canto si consolida sia la quota di imprese con ricavi derivanti in misura maggioritaria dall'automotive, pari al 69% (era il 68% nel 2021), sia quella riferita ai fornitori con fatturato generato da questo settore in misura esclusiva (il 35%, verso il 34% dell'anno precedente).

I fornitori di moduli e integratori di sistemi e gli specialisti aftermarket si confermano come i segmenti che si distinguono per ricavi ampiamente dipendenti dal settore in esame.

Le categorie interessate da una tendenziale minore dipendenza dall'automotive, i subfornitori e le attività delle lavorazioni, mantengono sostanzialmente il posizionamento rilevato nella precedente edizione dell'Osservatorio (rispettivamente il 50% e il 56% degli operatori fatturano in misura maggioritaria per l'automotive), a comprovare il processo di ingresso in nuovi mercati di destinazione, avvenuto nel tempo.

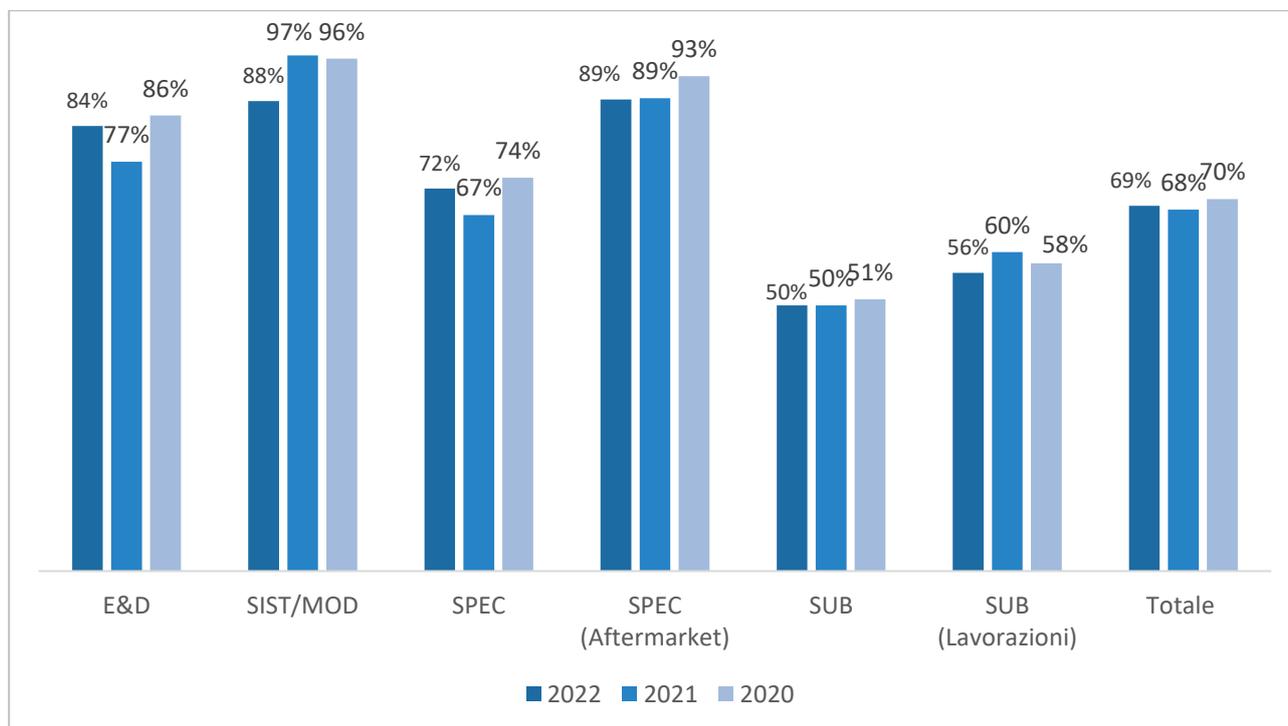
Per le attività di E&D e per gli specialisti, torna, invece, ad aumentare la dipendenza dal comparto automotive in termini di giro d'affari: rispettivamente per l'84% e per il 72% degli operatori, i ricavi generati dal settore auto rappresentano infatti la parte più rilevante del fatturato, riportandosi a valori prossimi a quelli riscontrati in passato.

FIGURA 2.17 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI FATTURATO AUTOMOTIVE PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022



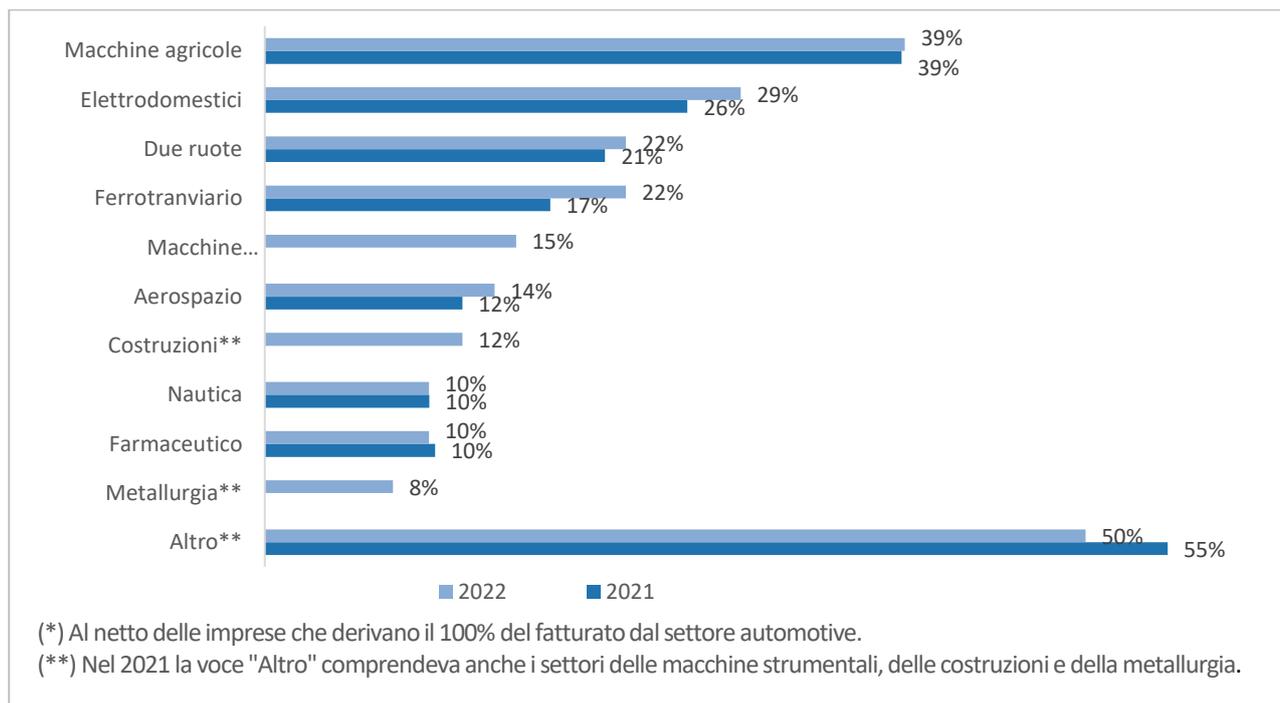
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.18 QUOTA DI IMPRESE CON FATTURATO AUTOMOTIVE SUPERIORE AL 50% SUL FATTURATO TOTALE. ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.19 SETTORI DI DESTINAZIONE DIVERSI DALL'AUTOMOTIVE (*) (% IMPRESE). ANNI 2021 E 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

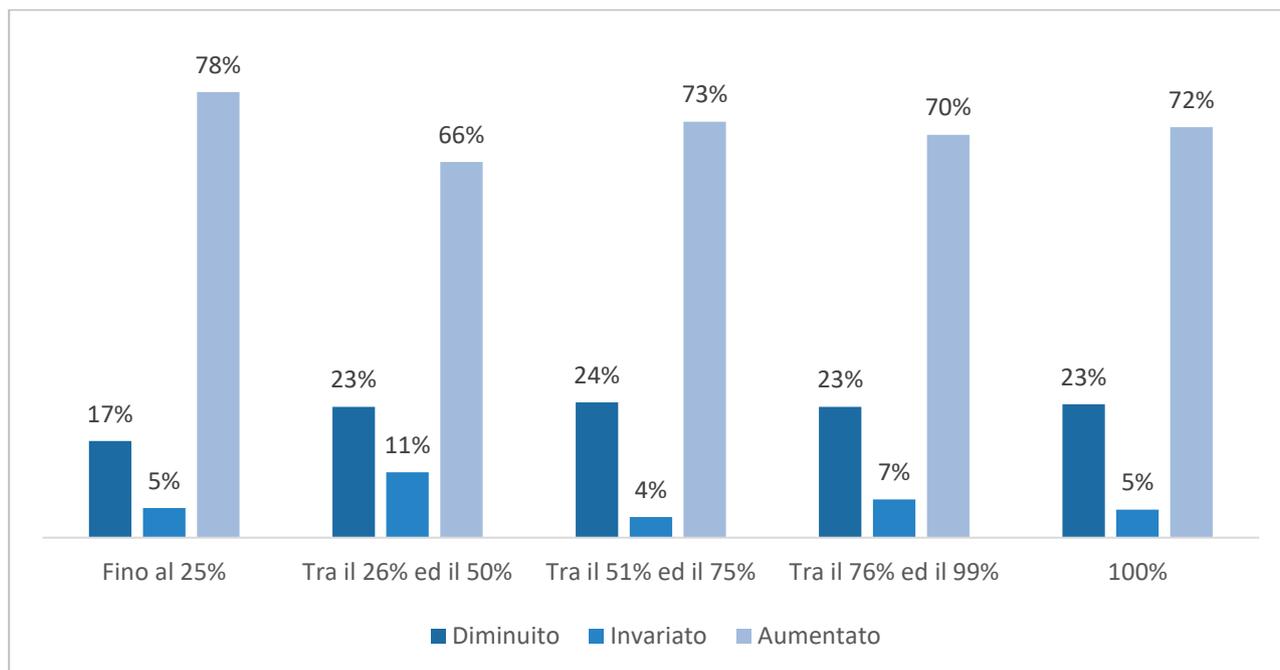
Quanto ai settori di destinazione di parti e componenti/servizi, diversi dall'automotive, non si rilevano significativi cambiamenti rispetto alla precedente indagine. Le imprese risultano, infatti, attive prevalentemente nel settore delle macchine agricole (il 39% delle imprese che operano in mercati di destinazione diversi dall'auto), in quello degli elettrodomestici (il 26%) e delle "due ruote" (il 22%).

Incrementa l'operatività nei settori ferroviario (il 22%) e dell'aerospazio (il 14%), mentre invariati sono i pesi in quelli della nautica e del farmaceutico, preceduti dal comparto delle macchine strumentali (il 15%) e delle costruzioni (il 12%).

Per alcuni segmenti della fornitura si ravvisa una maggiore penetrazione in alcuni settori, rispetto alla media del campione: per sistemisti e modulatori nei mercati delle macchine agricole, della nautica e delle due ruote; per i subfornitori nei settori degli elettrodomestici e delle macchine strumentali, laddove gli operatori E&D si confermano con un ruolo più rilevante nei mercati dell'aerospazio e del ferroviario.

A suggerire come, in molti casi, la strategia di diversificazione sia premiante, in termini complessivi di performance dell'impresa, l'analisi dell'andamento dei ricavi valutato congiuntamente con la quota di fatturato automotive, nella presente edizione dell'Osservatorio fa emergere risultati migliori per quanti operano in misura ampia anche in altri settori (fatturato automotive fino al 25% del totale).

FIGURA 2.20 ANDAMENTO DEL FATTURATO PER QUOTA DI RICAVI AUTOMOTIVE (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.6 Addetti

Attraverso il questionario vengono raccolti i dati sugli addetti impiegati dalle imprese direttamente nel settore automotive, utili alla stima dell'occupazione della filiera nel suo complesso; il dato numerico è affiancato, inoltre, da informazioni su caratteristiche, aspetti qualitativi e da indicazioni circa le strategie, poste in essere dalle imprese, volte al reperimento di specifiche competenze.

Ciò premesso, gli esiti dell'indagine restituiscono un totale di addetti stimato pari a circa 60.400 unità, dei quali più di 41.300 impiegati nel settore automotive (il 68%). L'analisi per categorie di fornitori rimarca una maggiore presenza, nel gruppo dei rispondenti di quest'anno, di specialisti dell'aftermarket con occupati nell'automotive superiore al 95% (il 76% a fronte del 51% della precedente edizione), mentre minore è quella dei sistemisti e modulist (pari al 73% rispetto al 91%). Per contro, i subfornitori si caratterizzano per la quota più elevata di imprese con addetti impiegati in altri settori (il 47%), seguiti dai subfornitori delle lavorazioni (il 40%).

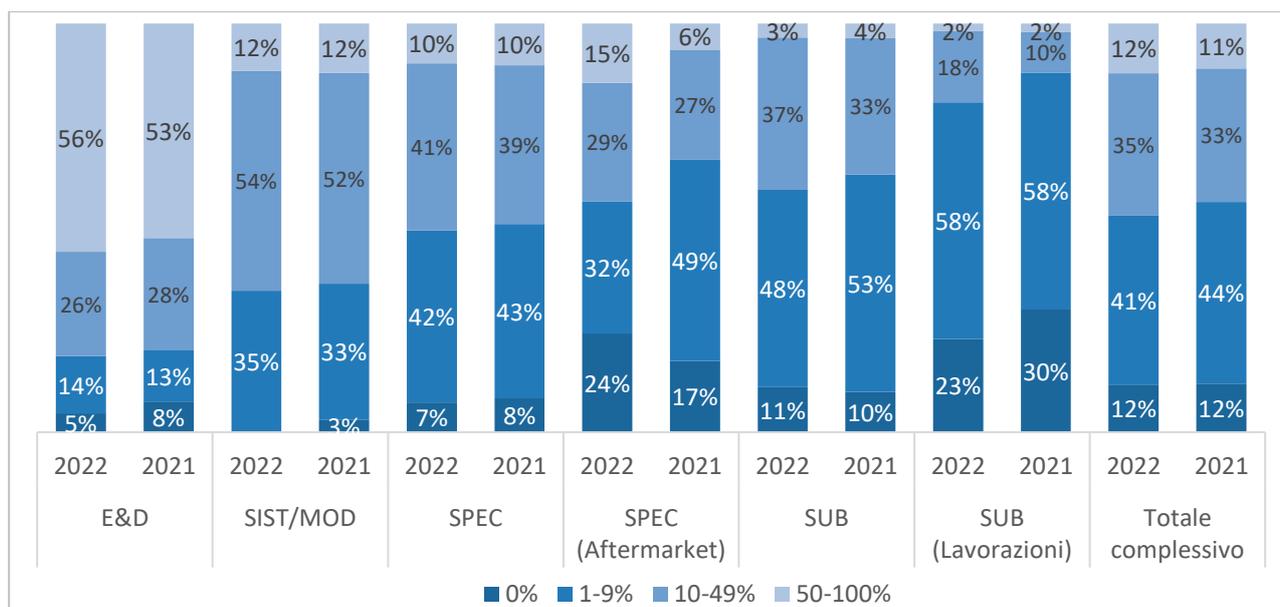
TABELLA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI NEL SETTORE AUTOMOTIVE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022

% addetti automotive	E&D	SIST/MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Fino al 50%	16%	12%	27%	16%	47%	40%	31%
Tra il 51% e l'95%	33%	15%	21%	8%	16%	18%	18%
Oltre l'95%	51%	73%	51%	76%	36%	42%	51%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Passando ad aspetti qualitativi, avvalorando quanto emerso in passato, l'88,3% delle imprese afferma di avere al proprio interno addetti in possesso di un diploma di laurea, quota che sale al 100% per i sistemisti e modulist e al 95,3% per gli E&D, confermandosi invece fanalino di coda gli specialisti dell'aftermarket, per i quali la percentuale di non laureati tocca il 24% (era il 17% nella precedente edizione). Tuttavia, rispetto ai risultati dello scorso anno, sono proprio gli specialisti dell'aftermarket a registrare un aumento dell'incidenza delle imprese con almeno la metà della forza lavoro con livello di istruzione superiore al diploma (il 15% a fronte del 6%), mentre per i subfornitori delle lavorazioni è la fascia fra il 10 e il 49% a crescere (dal 10% al 18%). Si riscontra, inoltre, che al diminuire della dimensione aziendale, incrementa la quota di risorse umane con un livello d'istruzione non universitario: nelle piccole e microimprese è rispettivamente pari al 17% e al 40%, a fronte del 12% complessivo.

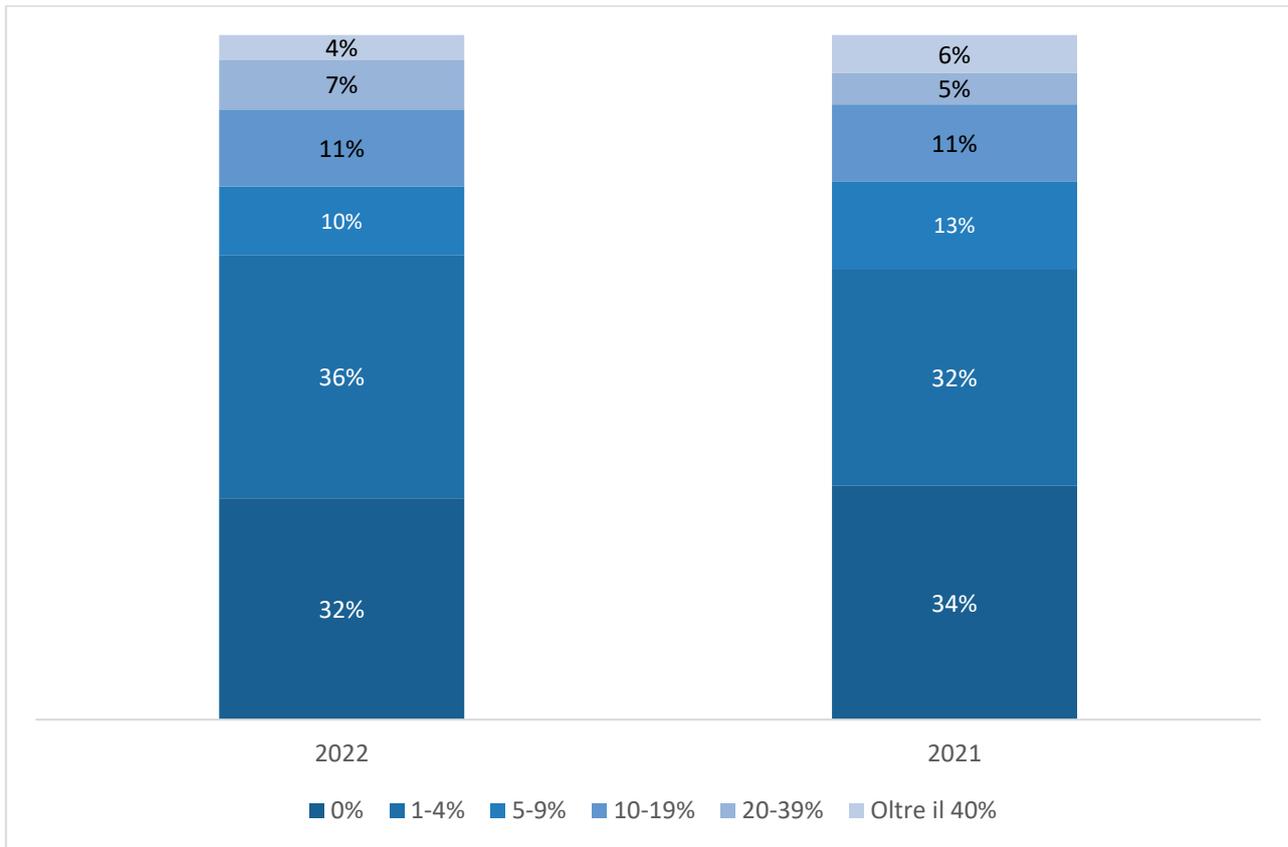
FIGURA 2.21 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI LAUREATI E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Superato il periodo pandemico, torna ad aumentare la quota di imprese con addetti impiegati in R&S, che passa dal 66% della scorsa edizione al 68%; cresce in particolare il gruppo di operatori che destina tra l'1% e il 4% del personale a tali attività, mentre restano tendenzialmente stabili le altre fasce. A investire maggiori risorse umane nella R&S, sia in riferimento agli altri cluster, sia rispetto all'ultima rilevazione, sono gli E&D e gli specialisti (con, rispettivamente, l'81% e il 77% delle imprese), laddove il minimo viene raggiunto dai subfornitori delle lavorazioni (poco più della metà). Infine, se per i sistemisti e modulatori la quota rimane in linea con dato complessivo (il 69%), sono cresciute, nella categoria, le imprese che destinano più del 20% del loro personale alla R&S (il 19% a fronte del 6%).

FIGURA 2.22 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI IN R&S. ANNI 2021 E 2022

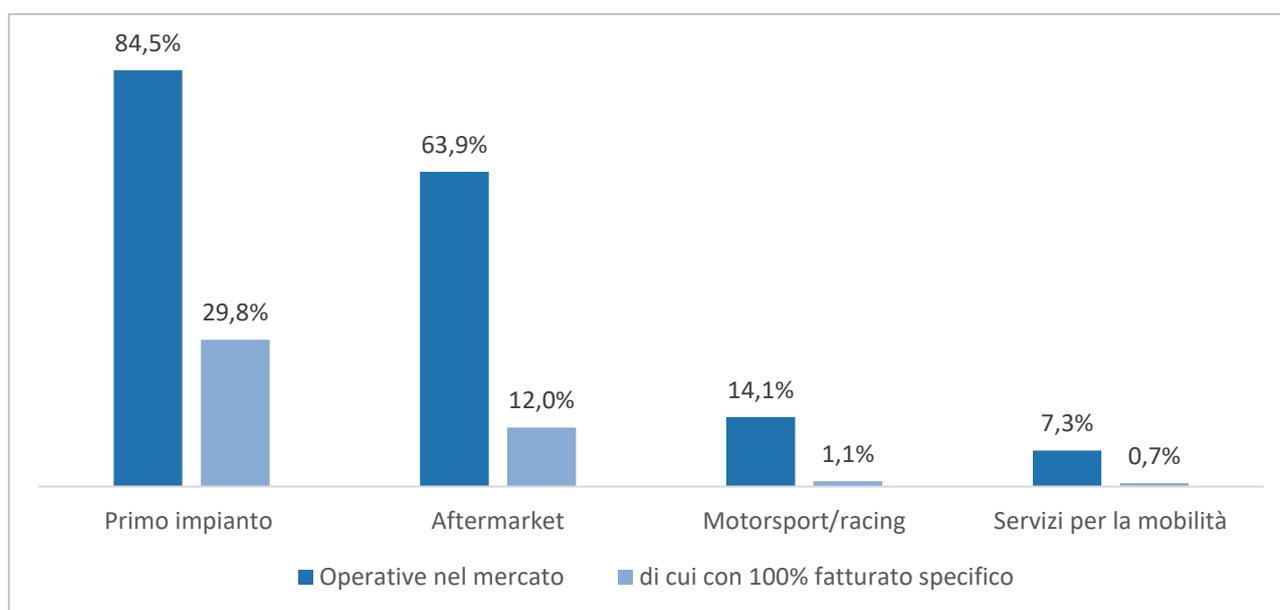


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.7 Il mercato aftermarket, il primo impianto e altri mercati

La rilevazione statistica “Barometro Aftermarket, condotta dal Gruppo Componenti Anfia su base mensile, descrive un mercato dei ricambi automotive in crescita, con una variazione finale complessiva del fatturato registrata nel 2022 pari al +7,8% rispetto all’anno precedente; tale risultato è dovuto a una performance particolarmente positiva nei primi due trimestri dell’anno e un incremento che ha riguardato tutte e cinque le “famiglie prodotto” del settore: accentuato per i componenti motore (+11,6%), per quelli undercar (+10,9%) e per i componenti di carrozzeria e abitacolo (+10,9%), più modesto per i materiali di consumo e per i componenti elettrici ed elettronici.

FIGURA 2.23 QUOTA DI IMPRESE PER TIPOLOGIA DI MERCATO. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L’indagine dell’Osservatorio, al confronto con la scorsa edizione, consolida più risultati: infatti, si confermano sia la quota degli operatori nel mercato aftermarket (il 64% delle imprese della componentistica), sia quella delle imprese che realizzano dal mercato dei ricambi la totalità dei ricavi (il 12%) o oltre la metà (il 25%), così come resta invariata anche la parte di fatturato medio derivante dal settore dei ricambi, pari al 27% del totale.

Il 92% degli specialisti aftermarket deve a questo segmento almeno la metà del proprio fatturato; al contrario, solo un’impresa su tre, tra gli E&D, può definirsi operativa nel mercato dei ricambi, con quote di fatturato ridotte.

Nel presente rapporto, la componentistica viene presa in esame come fornitrice oltre che dei mercati del primo impianto e del ricambio, anche, separatamente, del settore del motorsport - dove sono coinvolti il 14% degli operatori - e del mercato dei servizi per la mobilità (sistemi telematici, infrastrutture di ricarica ad uso pubblico e privato), che appare ancora marginale con una quota di imprese interessate pari al 7%.

Il primo equipaggiamento riguarda, invece, l’84% delle imprese e vede crescere la quota di quanti operano in questo mercato in via esclusiva (il 30% a fronte del 27% del 2021).

2.8 Relazioni della filiera con il gruppo Stellantis, IVECO e gli altri principali clienti

Con riferimento al gruppo Stellantis, l'attività di ricerca mira a individuare i cambiamenti nei rapporti di fornitura, ma anche a valutare quali azioni la filiera intraprende per stare al passo con le strategie dallo stesso adottate.

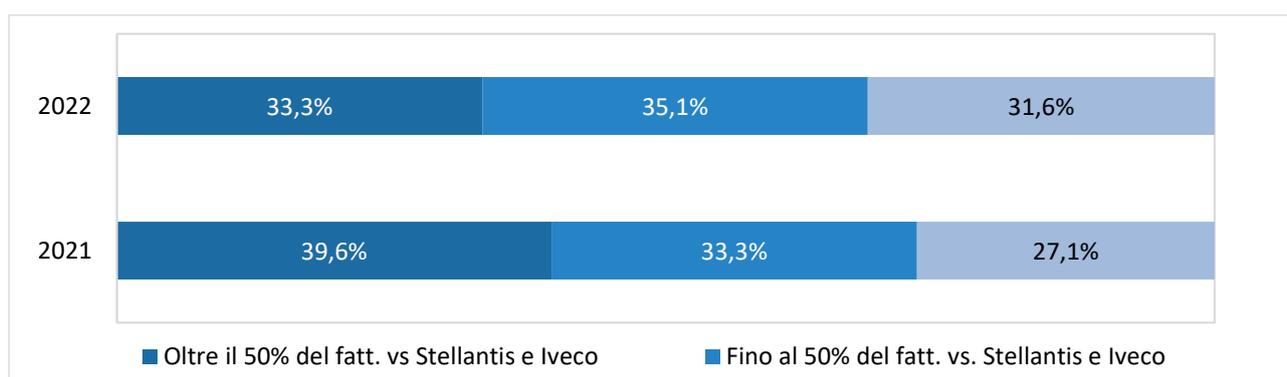
Per tale gruppo, il 2022 si è contraddistinto come anno con risultati finanziari record in termini di crescita del fatturato e dell'utile netto, pur in un quadro di limitazioni e di ristrutturazione a livello globale delle catene di fornitura; è, tuttavia, calato il numero di auto vendute da Stellantis nel mondo, e per quanto riguarda l'Italia vi è stata la riduzione complessiva della produzione di autoveicoli, dovuta al decremento dei veicoli commerciali leggeri. L'apertura d'anno è coincisa, inoltre, con lo spin-off da Cnh Industrial di Iveco, che ha iniziato a operare dal 3 gennaio 2022 come società indipendente.

Per continuità con le passate edizioni dell'Osservatorio, le relazioni di fornitura delle imprese della componentistica vengono prese in esame guardando a Stellantis unitamente ad Iveco, con cenni a rapporti commerciali con i due gruppi in modo distinto.

I dati raccolti delineano una filiera che va ridisegnando, in una certa misura, i rapporti di fornitura: se si riduce nell'insieme la quota di imprese che ha dichiarato di avere Stellantis e/o Iveco²³ nel proprio portafoglio clienti, passata dal 72,9% del 2021 al 68,4%, al contempo sembrano rafforzarsi le relazioni commerciali a monte della filiera, a scapito di quelle a valle.

Da un canto, è infatti diminuita la percentuale degli operatori che hanno generato da vendite a Stellantis e/o Iveco oltre il 50% del volume di affari, passata dal 39,6% del 2021 al 33,3% del 2022, soprattutto per la riduzione della categoria di imprese con oltre i tre quarti dei ricavi derivanti direttamente o indirettamente dai suddetti gruppi; tale decremento risulta particolarmente evidente per i cluster dei subfornitori, comprese le attività delle lavorazioni, per gli specialisti aftermarket e per gli E&D; ma, per il terzo anno consecutivo, aumentano i rapporti di fornitura per i sistemisti e modulist, di cui si ha prova anche nella parte di fatturato medio generato da vendite a Stellantis e Iveco complessivamente considerati, che passa dal 46,8% dell'anno precedente al 51,3%.

FIGURA 2.24 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE A GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO. ANNI 2021 E 2022

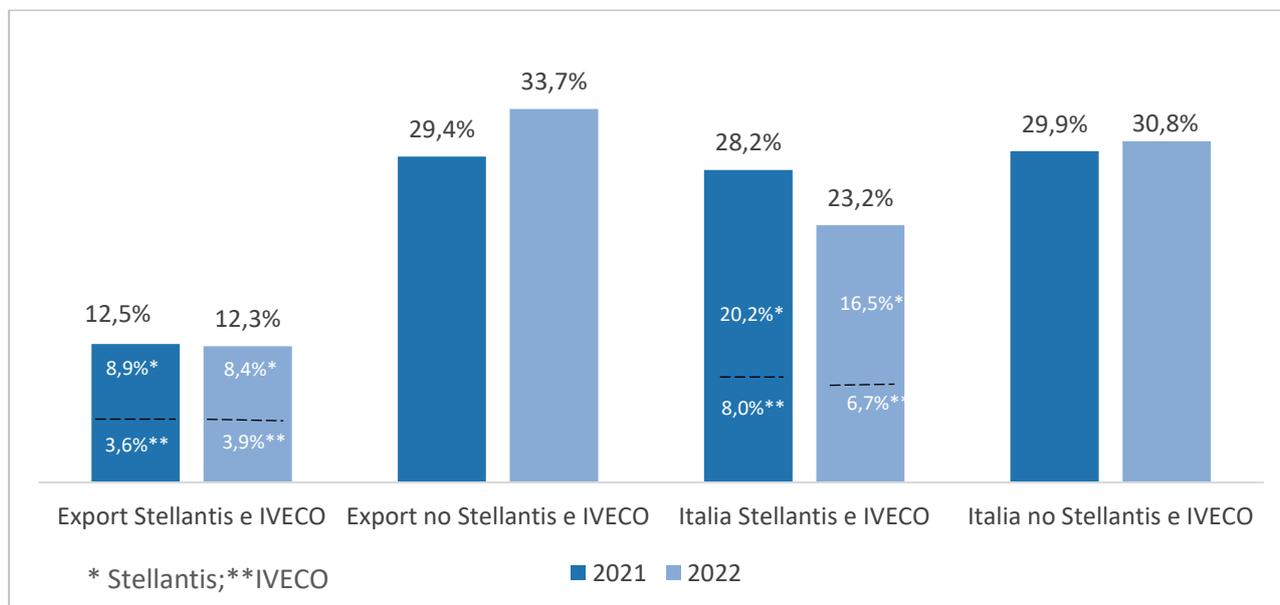


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

²³ Stellantis e Iveco, considerate singolarmente, risultano nel portafoglio clienti rispettivamente del 58% e del 46% dei fornitori italiani. Entrambi i pesi sono superiori per i fornitori piemontesi (rispettivamente il 61% e il 58%).

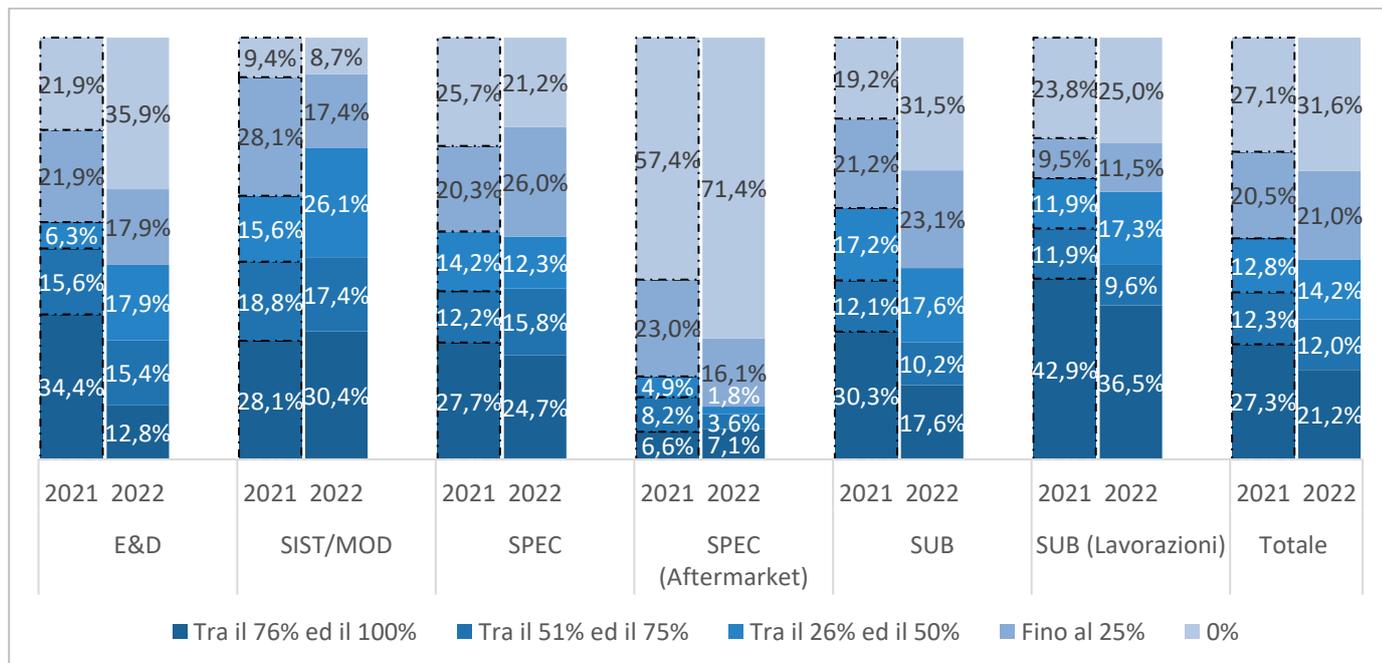
Osservando l'insieme delle imprese della filiera, la stessa quota risulta, per contro, in netto decremento (il 35,5% contro il 40,7% del 2021) in ragione dell'andamento del mercato domestico, dove cala di 5 punti percentuali, mentre è pressoché stabile - se non addirittura in crescita in alcuni cluster regionali come quello dei fornitori piemontesi - la porzione media di fatturato generato da vendite all'estero grazie, in particolare, alle commesse verso Iveco.

FIGURA 2.25 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO PER CLIENTE FINALE. ANNI 2021 E 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

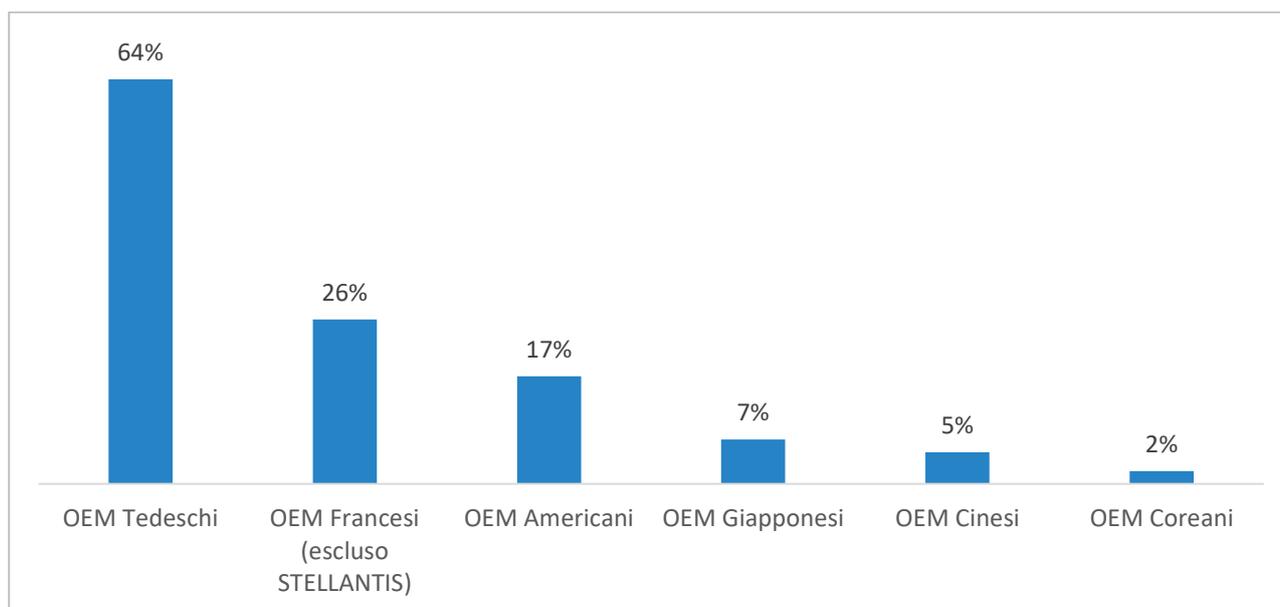
FIGURA 2.26 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE AI GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In via complementare, tra le imprese rispondenti appare in crescita l'incidenza del fatturato derivante da vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori diversi dai gruppi Stellantis e Iveco, pari, in media, al 64,5%; senza rilevanti scostamenti rispetto al dato precedente, i rapporti commerciali privilegiano la fornitura verso gli OEM tedeschi, a cui orientano le transazioni commerciali il 64% dei fornitori²⁴; seguono gli OEM francesi (escluso Stellantis), quelli americani e le case automobilistiche asiatiche, in primis giapponesi e cinesi.

FIGURA 2.27 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

A fronte delle nuove strategie adottate da Stellantis (a partire dall'implementazione del piano strategico Dare Forward 2030), il 42% delle realtà aziendali ha dichiarato di aver avviato o di aver programmato a breve specifiche azioni, prioritariamente orientate su due assi: investimenti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze (il 39% dei rispondenti) e l'avvio di progetti di innovazione (il 35%).

Quasi un'impresa su quattro è ricorsa a operazioni per l'accesso a risorse finanziarie, e di rilievo risultano sia le azioni dirette al rafforzamento di relazioni di fornitura per servire più brand del Gruppo (il 21%), sia le operazioni di internazionalizzazione.

Di minor peso, ma degne di nota in termini di impatto sulla filiera, risultano le operazioni finalizzate alla crescita dimensionale attraverso operazioni di acquisizione e/o fusione di altre imprese, nonché le azioni tese alla riduzione di rapporti di fornitura.

Tuttavia, numerose imprese individuano, nel quadro di incertezza, un limite alla definizione di azioni, in particolare per pianificare investimenti o avviare progetti in innovazione (il 23%).

²⁴ Gruppo di fornitori al netto dei componentisti che generano da vendite a Stellantis e/o Iveco il 100% dei ricavi.

TABELLA 2.5 AZIONI INTRAPRESE DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLA STRATEGIA ADOTTATA DA STELLANTIS (% IMPRESE). ANNO 2022

	Ha già intrapreso/Ha intenzione di intraprendere nei prossimi 12 mesi	Il quadro di incertezza non ci permette di pianificare strategie a breve-medio termine	Non abbiamo apportato cambiamenti in merito e non abbiamo intenzione di farlo prossimamente
Pianificazioni investimenti o avvio progetti di innovazione	35,0%	22,8%	42,2%
Investimenti per formazione e competenze	39,0%	20,2%	40,7%
Operazioni per accesso a risorse finanziarie	23,4%	17,5%	59,1%
Crescita dimensionale con fusioni/acquisizioni	9,0%	18,0%	72,9%
Operazioni di internazionalizzazione	16,1%	19,1%	64,7%
Avvio/rafforzamento relazioni di fornitura per servire più brand del gruppo	20,6%	20,1%	59,4%
Riduzione rapporti di fornitura	4,9%	18,9%	76,2%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.9 Imprese della componentistica e costruttori cinesi

In considerazione del crescente ruolo della Cina nel panorama globale dell'auto e dell'entrata nel mercato europeo dei produttori automobilistici cinesi, principalmente di auto elettriche e ibride, le imprese della componentistica sono state chiamate a esprimersi sulle ricadute derivanti da questo passaggio sulla competitività della filiera.

Se un numero cospicuo di imprese indagate ha dichiarato di non saper esprimere un giudizio (il 48% delle imprese del campione), manifestando incertezze nel valutare ad oggi le implicazioni per l'industria automobilistica europea, la platea di operatori che in tale scenario intravedono una minaccia (il 36%) si rivela più ampia rispetto a chi ne individua un'opportunità (il 16%).

Le maggiori preoccupazioni sono manifestate dai fornitori di moduli e integratori di sistemi, nonché dagli specialisti dell'aftermarket (una minaccia, rispettivamente, per il 62% e per il 41% delle imprese), mentre tra le attività di E&D risulta più presente, rispetto alla media, la lettura in chiave di opportunità (il 24%).

A spiegare il giudizio positivo espresso da alcuni operatori della filiera in merito all'impatto dell'espansione dei costruttori cinesi in Europa, vi sono, in primo luogo, i potenziali cambiamenti dei volumi di fornitura grazie a nuove commesse (per il 52% delle imprese è giudicata una motivazione importante²⁵), seguiti dalla possibilità di avviare nuove collaborazioni in grado di favorire il trasferimento di know-how e competenze (il 42%) e dalle ricadute derivanti dall'eventuale apertura di stabilimenti produttivi in Europa (il 40%).

D'altro canto, i dati dell'Osservatorio mostrano, altresì, come si stiano consolidando i rapporti di fornitura con i costruttori cinesi, individuati tra i principali clienti anche in questa edizione dal 5% delle imprese²⁶, e, in una certa misura, citati nei rapporti di fornitura con costruttori di veicoli esclusivamente o prevalentemente elettrici.

Delle 120 imprese che hanno dichiarato di avere rapporti di fornitura con costruttori di veicoli elettrici, poco più di un quarto risultano operare con costruttori esclusivamente specializzati in elettrificazione: oltre a Tesla (citata da 25 imprese) e ad altre imprese americane (tra cui Lucid Motors e Rivian), sono menzionate in particolare le cinesi Byd (da otto imprese), Nio (da cinque) e XPeng (da tre).

²⁵ Somma delle valutazioni 4 e 5 in una scala da 1-motivazione poco importante, a 5-molto importante.

²⁶ Al netto delle imprese che generano il 100% dei ricavi da vendite a Stellantis/Iveco.

2.10 Internazionalizzazione

Dopo lo stallo del 2020, a cui è seguito il forte rimbalzo registrato nell'anno successivo, nel 2022 l'export italiano conferma il suo trend di crescita. Tuttavia, seppure vi sia stato un incremento dei volumi delle merci esportate, l'aumento in termini di valore del +20%²⁷ deve essere letto alla luce del considerevole incremento dei prezzi - variabile che ha influenzato l'economia a livello globale. Inoltre, non si può ignorare che il conflitto russo-ucraino ha gettato incertezza sullo scenario del commercio internazionale, contribuendo all'incremento dei prezzi delle materie energetiche che ha prodotto il rialzo del valore delle importazioni e il conseguente peggioramento del saldo commerciale²⁸.

Se si sposta il focus sui mezzi di trasporto²⁹, che rappresentano il 9,7% dei flussi commerciali dall'Italia al resto del mondo, e sulla sottovoce "parti e accessori per autoveicoli e loro motori", che pesano per il 2,5%, le variazioni del valore dell'export registrate sono, rispettivamente, del +14,9% e del +11,1%.

In questo contesto si collocano i risultati dell'indagine sulla componentistica automotive italiana che evidenzia una tendenziale crescita dei diversi indicatori relativi al commercio internazionale: aumenta, infatti, sia la porzione di rispondenti che dichiara di vendere i propri prodotti sui mercati esteri, che passa dal 78,3% della scorsa edizione all'80,7%, sia la quota di fatturato automotive riconducibile a tali vendite che, rimasta sotto il 42% negli anni precedenti, raggiunge il 46%³⁰.

TABELLA 2.6 ANDAMENTO DI ALCUNI INDICATORI DELL'EXPORT DELLE IMPRESE RISPONDENTI. ANNI 2020-2022

Anni	% imprese esportatrici	% fatturato automotive riconducibile all'export
2020	71,5%	41,3%
2021	78,3%	41,8%
2022	80,7%	46,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'analisi per categorie di fornitori mostra come siano i sistemisti e modulist ad avere una maggiore propensione all'export, con una quota di imprese esportatrici pari al 91%, seguiti dagli specialisti e dai subfornitori che con, rispettivamente, il 90% e l'85%, risultano in aumento nel triennio. Registrano un valore inferiore alla media i restanti segmenti della filiera, con andamenti altalenanti nel periodo in esame.

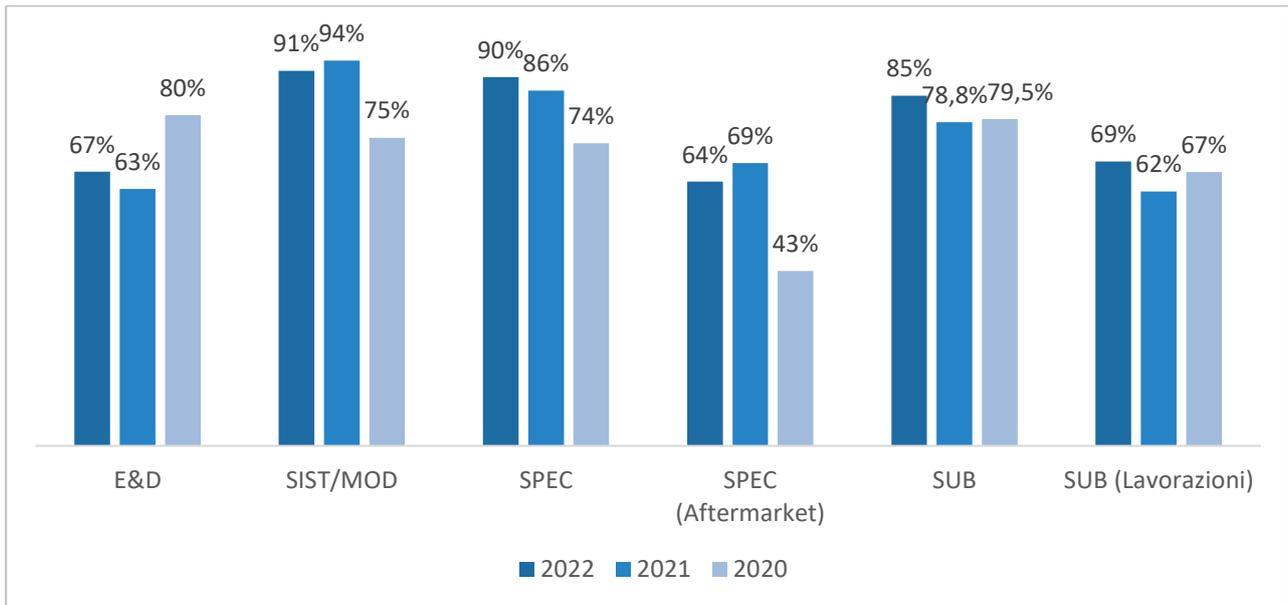
²⁷ Il 2022 si è chiuso con un valore delle esportazioni di merci italiane pari a 625mld di euro, mentre la quota di mercato dell'Italia sull'export mondiale è rimasta stabile al 2,7% (fonte: ISTAT, Banca dati Coeweb).

²⁸ Nel 2022 il saldo della bilancia commerciale è pari a -30,7mld di euro.

²⁹ I dati qui menzionati differiscono da quelli citati nel capitolo "Scenari globali dell'industria automotive" in quanto fanno riferimento alla Classificazione delle attività economiche ATECO 2007.

³⁰ Tra gli indicatori disponibili, vi è anche la variazione media non ponderata del fatturato automotive estero, aumentato del +11,6% che conferma il dato dell'anno precedente, contro il -3,9% del 2020.

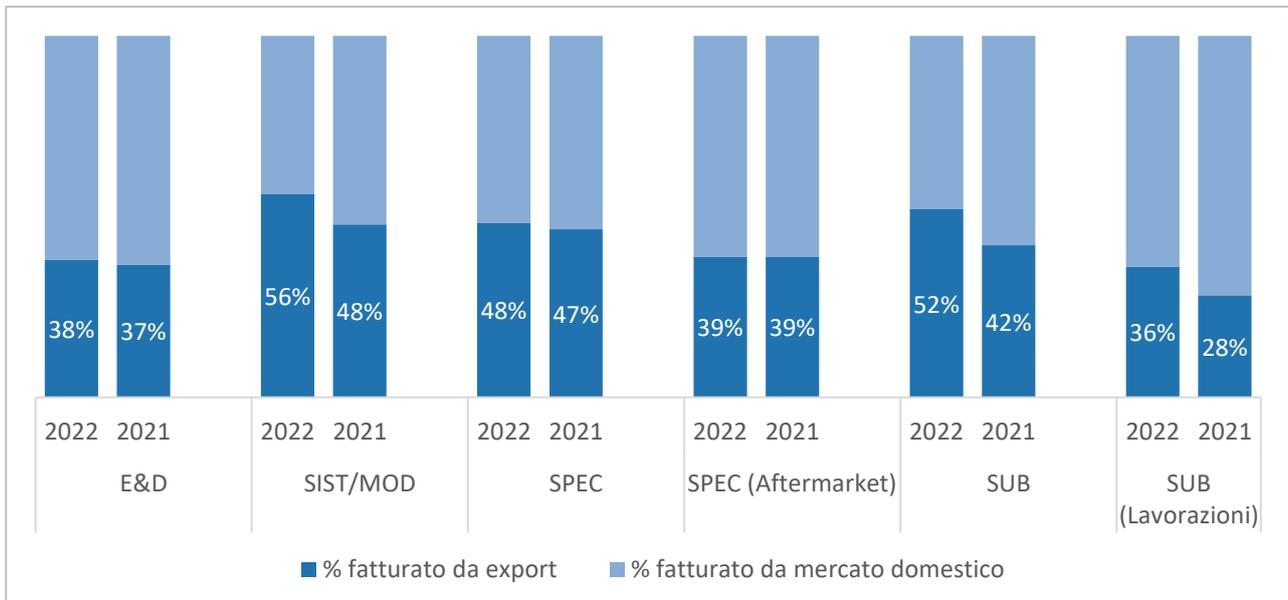
FIGURA 2.28 QUOTA DELLE IMPRESE ESPORTATRICI PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Parallelamente, anche la quota media di fatturato riconducibile all'export si diversifica a seconda del cluster osservato con i sistemisti e modulist, affiancati dai subfornitori, che mostrano percentuali più alte e che risultano anche in significativo aumento rispetto al 2021.

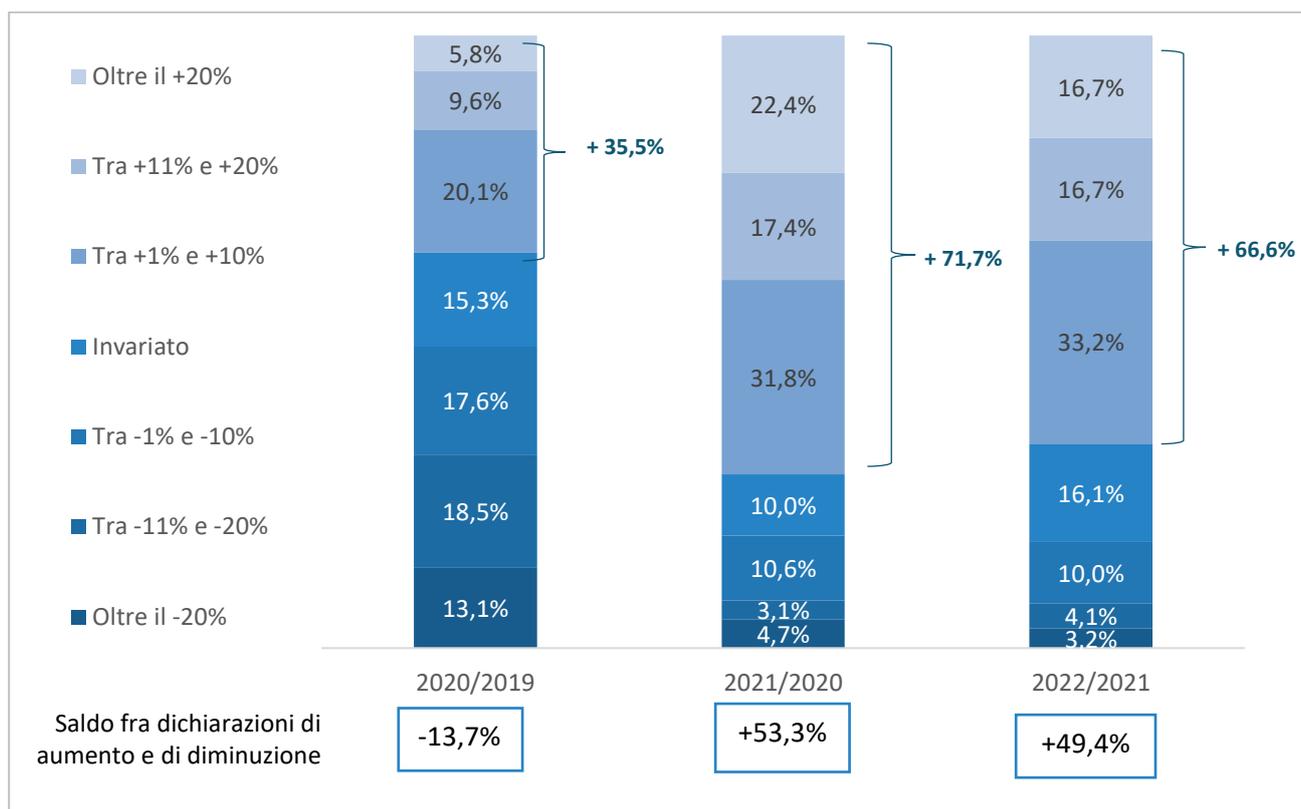
FIGURA 2.29 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Infine, l'esame delle fasce di variazione del fatturato estero mette in risalto un saldo fra dichiarazioni di aumento e quelle in diminuzione estremamente positivo, +49,4%, leggermente inferiore a quello dell'anno precedente in ragione dell'aumento delle dichiarazioni di stabilità (il 16,1% a fronte del 10,0%) e della riduzione del gruppo di imprese con le variazioni più spiccate (oltre il +20%). In particolar modo, sempre in termini di saldo, sono gli specialisti ad avere la performance migliore sui mercati esteri.

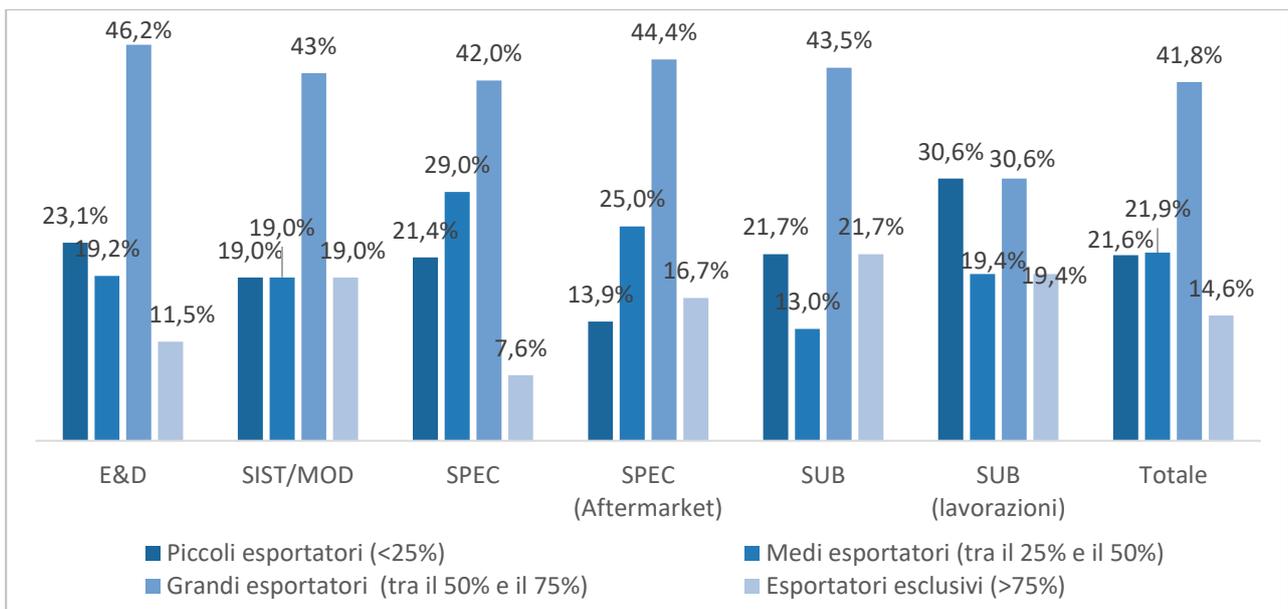
FIGURA 2.30 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FASCE DI VARIAZIONE ANNUALE DEL FATTURATO ESTERO. ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Attraverso la percentuale di fatturato derivante da vendite all'estero è, di fatto, possibile anche classificare le imprese in quattro fasce dimensionali: si definiscono 'piccoli' esportatori quelli la cui sopracitata quota è inferiore al 25%, 'medi' quando è compresa fra il 25% e il 50%, 'grandi' tra il 50% e il 75% ed 'esclusivi' se superiore al 75%. La distribuzione dei rispondenti vede principalmente la presenza di grandi esportatori (il 41,8%), caratteristica che si conferma in tutte le categorie di fornitori a esclusione dei subfornitori delle lavorazioni, tra i quali tale peso è decisamente più basso; a essi, si contrappone l'insieme dei piccoli e medi esportatori, rispettivamente il 21,6% e il 21,9%. Il totale di chi presenta percentuali riconducibili all'export superiori al 75% si attesta al 14,6%, con quote più elevate per i subfornitori e sistemisti e modulisti.

FIGURA 2.31 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER INTENSITÀ DELL'EXPORT E PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022



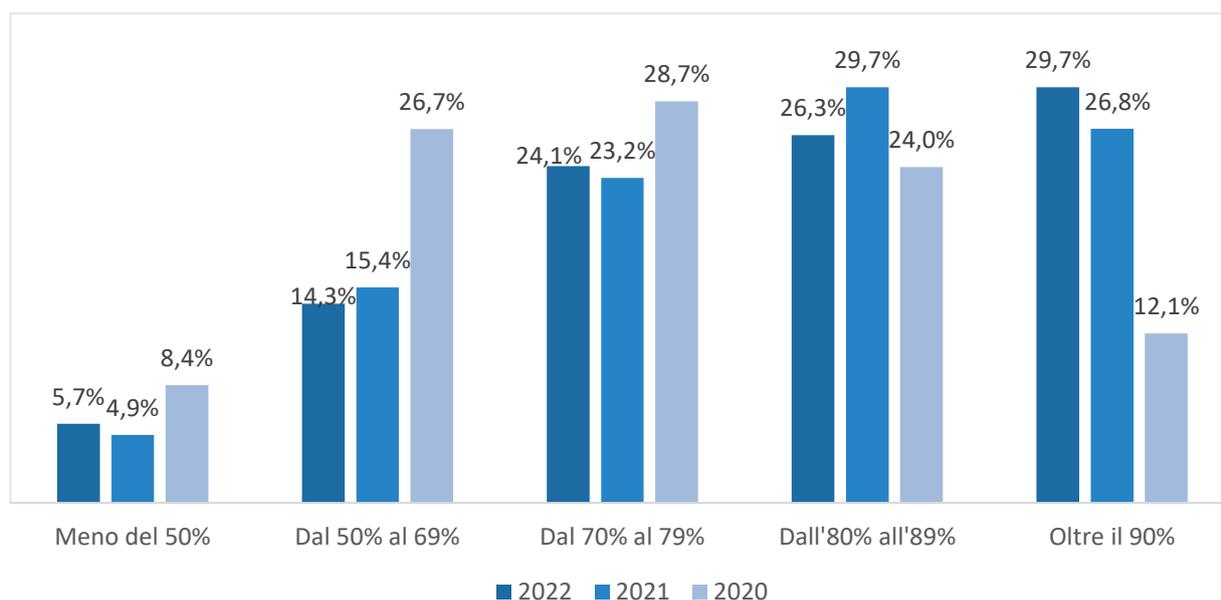
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.11 La saturazione della capacità produttiva

Nei periodi connotati da una domanda interna stagnante o discontinua, il problema della capacità produttiva inutilizzata ha spesso trovato risposta nella ricerca di nuovi mercati di sbocco. Il favorevole trend dell'export, registrato negli ultimi due anni, sembra aver sostenuto il mantenimento di un buon livello di utilizzo degli impianti, ancorché non si sia ritornati alle quote di cinque anni fa.

È ciò che emerge dai risultati dell'Osservatorio che, nel 2022, descrivono una saturazione media della capacità produttiva delle imprese rispondenti pari al 77,1%, dato in leggero aumento rispetto al 2021 (era il 76,6%) ma lontano, come sopra specificato, da quello del 2017 (81,3%).

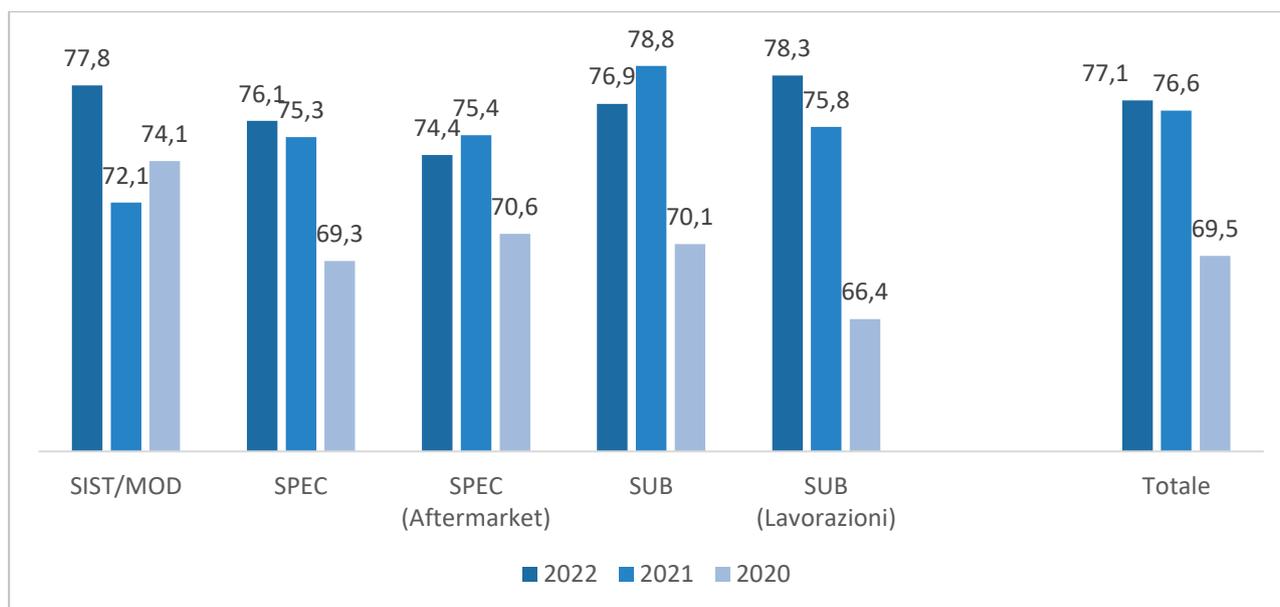
FIGURA 2.32 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

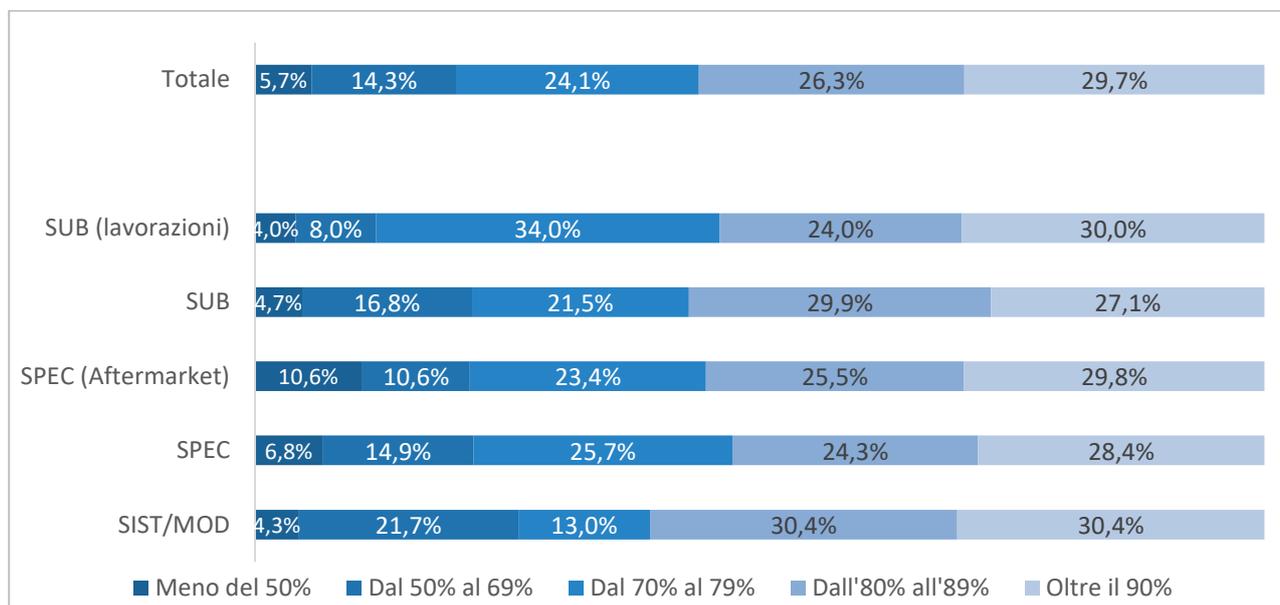
Tale lieve incremento è attribuibile, soprattutto, alla variazione della percentuale di imprese che hanno indicato un utilizzo degli impianti superiore al 90%, passata dal 26,8% al 29,7%; ciò si rileva per la categoria dei subfornitori delle lavorazioni, degli specialisti e, in particolar modo, dei sistemisti e modulist, per i quali tale quota si sposta dal 14,8% al 30,4%. Diversa la situazione per i subfornitori e per gli specialisti dell'aftermarket che dichiarano una diminuzione della saturazione media, rispetto al 2021, dovuta al maggior numero di imprese con impiego degli impianti inferiore al 69%.

FIGURA 2.33 QUOTA DI SATURAZIONE MEDIA DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA PER CATEGORIE DI FORNITORI (% VALORI). ANNI 2020-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.34 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

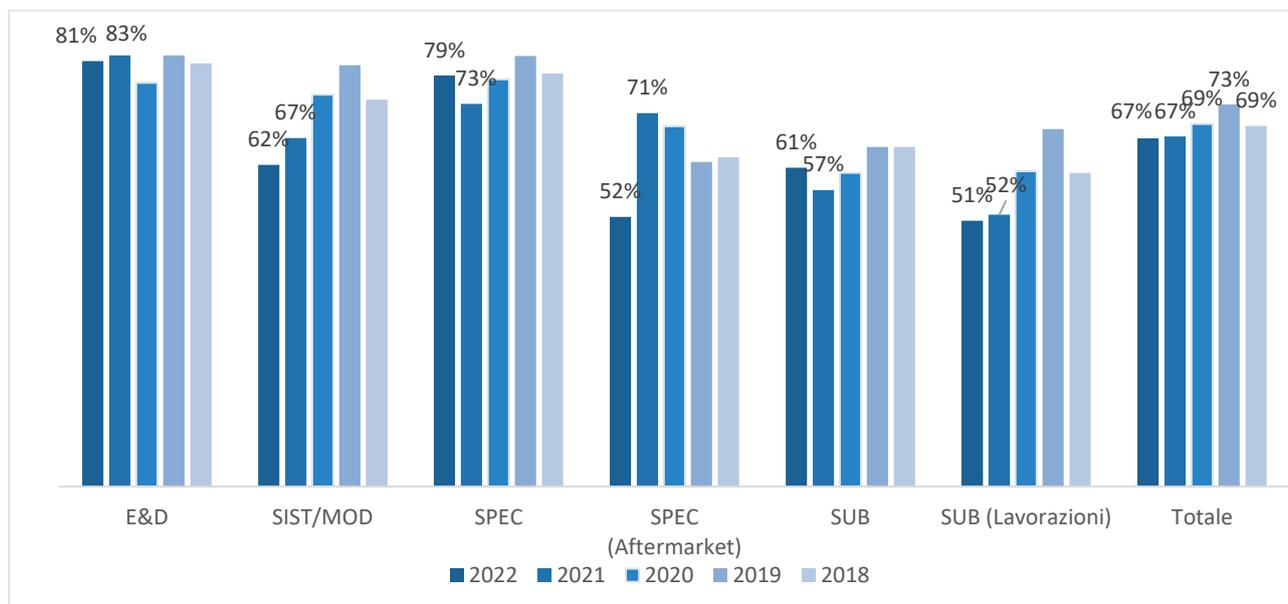
2.12 Innovazione e collaborazione fra imprese

Nell'approfondire la propensione all'innovazione, i dati dell'Osservatorio avevano descritto un 2020 caratterizzato da una forte contrazione delle attività di ricerca dovuta alla crisi economica innescata dalla pandemia e dalle misure di contenimento sanitario, a cui era seguito un 2021 in cui si era assistito a una parziale inversione di tendenza che, però, non aveva interessato in modo uniforme tutti i fattori indagati.

Il quadro che deriva dalle risultanze della presente indagine mostra un tendenziale consolidamento dei risultati della precedente edizione; esso si contraddistingue, però, per una maggiore predisposizione a forme di collaborazione fra imprese su temi scientifico-tecnologici - specialmente con realtà della filiera –, per la presenza di una concreta pianificazione, nel breve periodo, di strategie di innovazione volte, principalmente, a efficientarne i costi e aumentare la capacità produttiva e per la crescita della quota media di addetti impiegati in R&S³¹.

La quota di imprese che dichiara di aver investito una parte del proprio fatturato in R&S nell'anno 2022 si assesta al 67%, fermando un trend di contrazione (era il 73% nel 2019 e il 69% nel 2020), anche se con andamenti dissimili all'interno dei differenti cluster. Infatti, da un canto tali investimenti tornano ad aumentare per gli specialisti e i subfornitori (con quote che crescono intorno a 5-6 punti percentuali) che vi destinano, in misura principale, fra 1% e il 9% del fatturato; dall'altro si conferma la diminuzione, già precedentemente rilevata, per i sistemisti e modulatori (il 62% a fronte del 67%), seppure indirizzano a R&S quote più alte (fra il 10-15% e oltre il 15%). Pressoché stabili gli E&D per i quali, ad eccezione del calo osservato nel 2020, si rileva come lo sviluppo di programmi di ricerca sia parte del loro *core business* (l'81% investe; più di un terzo segnala di destinare oltre il 15%) e i subfornitori delle lavorazioni.

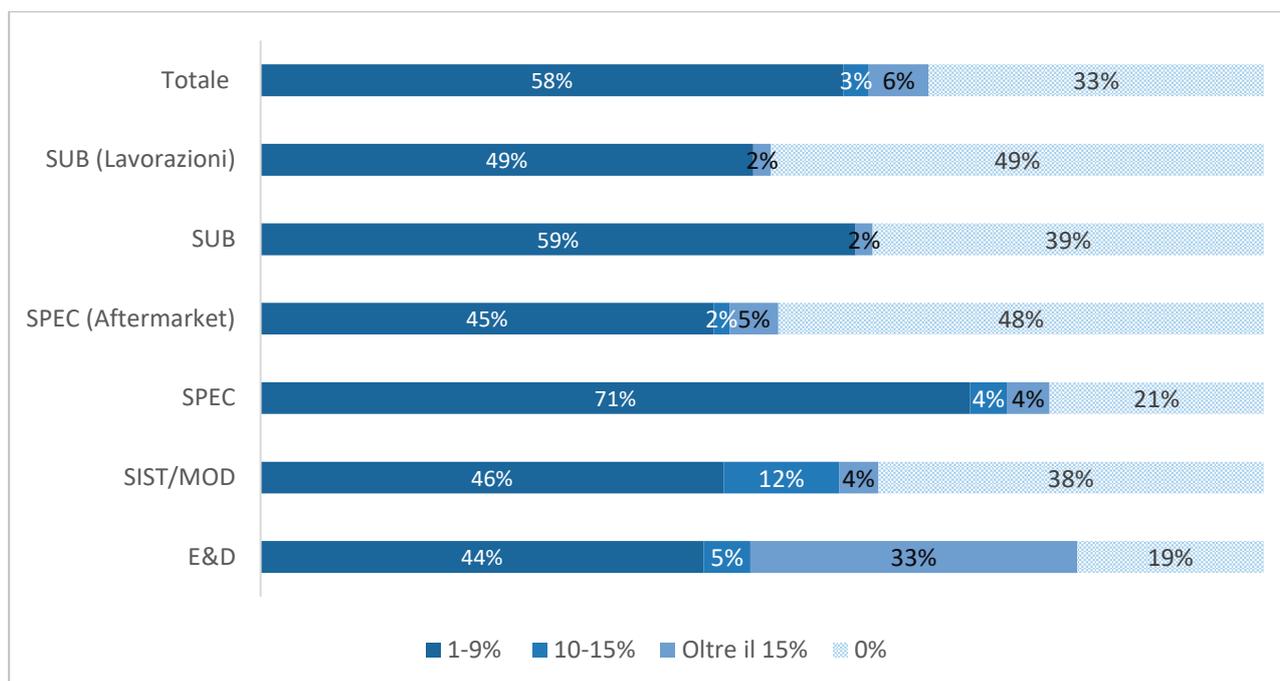
FIGURA 2.35 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO INVESTITO IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2018-2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

³¹ Si veda il paragrafo dedicato agli addetti.

FIGURA 2.36 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO INVESTITE IN R&S E PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'attività di innovazione si concretizza nell'introduzione sul mercato di un prodotto oppure nell'adozione di un processo considerabili nuovi o significativamente migliorati³².

Nel triennio 2020-2022, il 78% delle imprese (era il 79% nel triennio precedente) ha realizzato attività che si sono tradotte in un prodotto o in processo nuovo; tale quota sale considerevolmente per gli specialisti (l'83%), mentre rimane pressoché vicino alla media per le restanti categorie di fornitori.

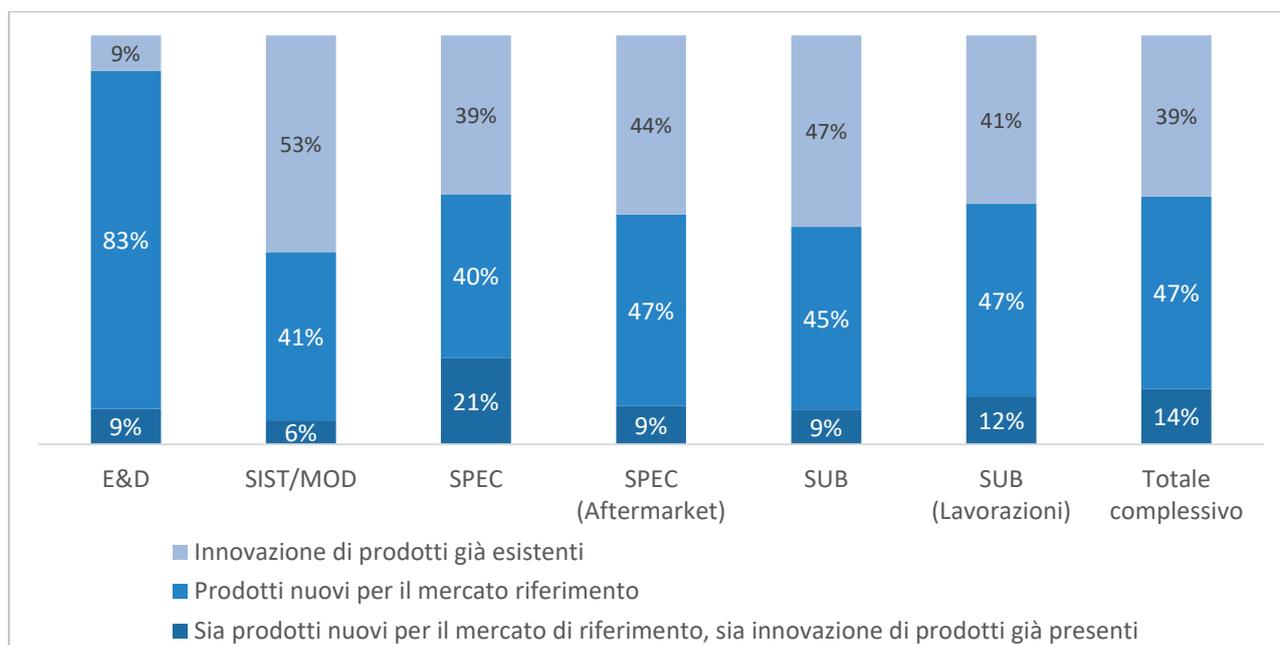
Ancorché rimanga stabile la percentuale di chi innova, scende la consistenza di chi ha immesso sul mercato nuovi prodotti (il 50% a fronte del 55%) - pur rappresentando un valore decisamente più alto di quello riscontrato nel periodo 2016-2020; di questi, il 47% dichiara che ciò che ha introdotto rappresenta una novità per il mercato di riferimento, il 39% ha significativamente migliorato prodotti già presenti e ben il 14% ha realizzato entrambe le azioni. È evidente come per gli E&D sia elevata la componente innovativa per il mercato di riferimento (l'83%), mentre per i sistemisti e modulist prevalga l'intervento su quanto già esistente (il 53%).

³² Nell'intero paragrafo la citazione "prodotti/processi nuovi" comprende, implicitamente, anche quelli 'significativamente migliorati'. Nello specifico:

- per "innovazione di prodotto" si intende l'introduzione sul mercato di un prodotto nuovo o significativamente migliorato in termini di caratteristiche tecniche e funzionali, uso di materiali e componenti, prestazioni, facilità d'uso, etc.;

- per "innovazione di processo" si intende l'adozione di un processo (processo di produzione, sistema logistico, metodo di distribuzione di prodotti o altre attività di supporto alla produzione) nuovo o significativamente migliorato.

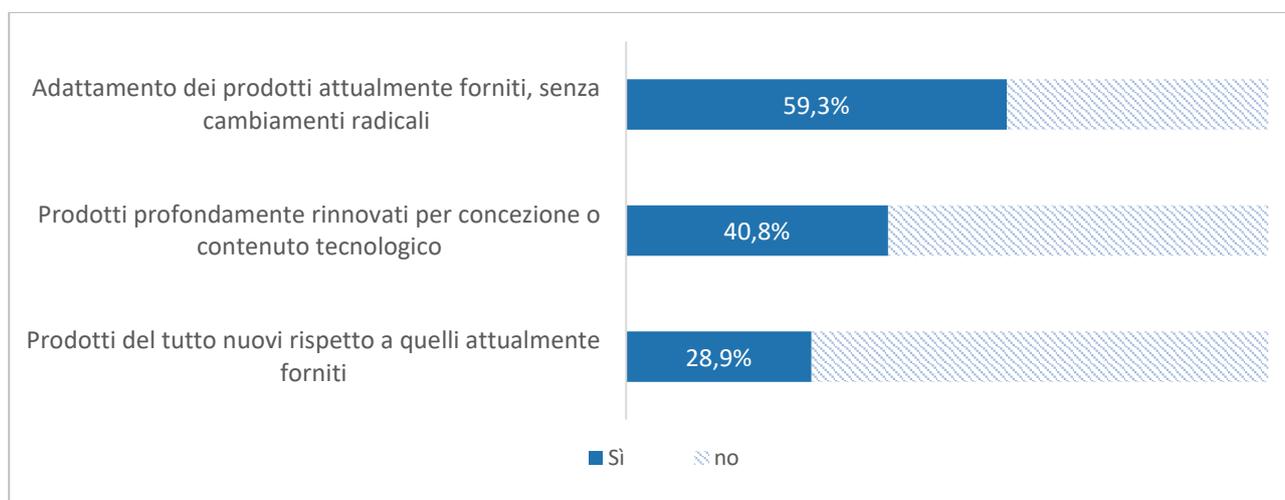
FIGURA 2.37 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE CHE HANNO INTRODOTTO INNOVAZIONI DI PRODOTTO PER TIPOLOGIA E CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

I risultati dell'indagine presentano un futuro prossimo foriero di iniziative sulla frontiera dell'innovazione: è stato, infatti, richiesto, quest'anno per la prima volta, di indicare quali strategie di prodotto si ritiene realisticamente di realizzare nel triennio 2023-2025 e a quali settori esse si rivolgano. Si rileva che, nel lasso temporale in esame, ben il 75,2% dei rispondenti valuta di attuare almeno una innovazione di prodotto per il settore automotive e, sebbene nella maggior parte dei casi si tratterà di un adattamento di quanto già fornito senza cambiamenti radicali, l'intervento nel 40,8% innoverà profondamente i prodotti e nel 28,9% ne introdurrà di completamente nuovi.

FIGURA 2.38 INNOVAZIONI DI PRODOTTO PREVISTE NEL TRIENNIO 2023-2025 NEL SETTORE AUTOMOTIVE PER TIPOLOGIA DI INTERVENTO (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Anche le innovazioni di processo – intese come miglioramenti dei processi produttivi e non solo³³ – pur non essendo tangibili sul mercato come quelle di prodotto, si traducono in fonti di vantaggio competitivo importanti per l'impresa. Risulta frequente l'introduzione di processi tecnologicamente nuovi o significativamente migliorati con circa il 70% dei rispondenti che dichiara di averne messi in campo almeno uno nel periodo 2020-2022 (risultato in linea con l'ultima rilevazione) e per il 42,8% si è concretizzata in una novità per il mercato di riferimento.

Anche in questo caso, sono gli specialisti a raggiungere la quota più elevata (con il 74,7% dei rispondenti), seguiti dai subfornitori delle lavorazioni (con il 74,1%). In particolare, il 53% delle imprese dichiara di aver innovato un processo produttivo, il 51% ha effettuato cambiamenti nella struttura organizzativa (gestione degli acquisti, dei sistemi informativi e amministrativi, etc.), mentre il 17,4% è intervenuto sui sistemi di logistica e di distribuzione³⁴.

Fra le imprese innovatrici, seppure cresca leggermente, rispetto alla precedente edizione, la quota di chi ha sviluppato innovazioni di prodotto e di processo esternando tali attività all'esterno (in outsourcing) - rispettivamente l'1,8% e il 2,3% -, resta preponderante la quota delle imprese che le svolge completamente in house (il 66,5% e il 58,8%, in aumento) o in cooperazione con altre realtà imprenditoriali (il 24,4% e il 31,5%). Residuale il ricorso a forme di collaborazione con altre istituzioni (per esempio, università) (il 4,5% e il 5,8%) o attuate adattando o modificando prodotti o servizi originariamente sviluppati da altri (il 2,7% e l'1,6%). Se negli E&D, come prevedibile considerata l'attività svolta, sia per le innovazioni di prodotto sia per quelle di processo prevalga, rispetto al dato complessivo, la componente totalmente in house a discapito delle forme collaborative, per gli specialisti (compresi quelli dell'aftermarket) e per i subfornitori si registra una maggiore rilevanza del ricorso a collaborazioni con enti di ricerca.

Per chi investe in innovazione, il deposito di brevetti rappresenta lo strumento per poter sfruttare in esclusiva il risultato raggiunto attraverso le attività di ricerca; nel triennio 2020-2022 ha riguardato poco più del 17% dei rispondenti. Questo dato, che negli anni ha mostrato un andamento altalenante (era il 19% nel 2021, il 17% nel 2020 e il 15% nel 2019), è influenzato da fattori strettamente legati all'attività scientifica e tecnologica effettivamente effettuata ma anche da altri elementi, tra i quali la propensione delle imprese a ricercare protezione legale per le proprie invenzioni e i costi/l'iter burocratico della domanda, così come si evince dando uno sguardo alla dimensione aziendale: emerge, infatti, che 7 imprese su 10 che hanno depositato un brevetto sono di grandi dimensioni, meno di un quinto appartengono alla fascia media e solo l'11% sono classificabili micro-piccole.

³³ Nella presente disamina, l'innovazione di processo fa riferimento a interventi su:

- a) processi di produzione tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati);
- b) sistemi di logistica, metodi di distribuzione o di fornitura all'esterno di semilavorati, prodotti o servizi tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati);
- c) attività di supporto ai processi di produzione nuove (o significativamente migliorate) concernenti la gestione degli acquisti, le attività di manutenzione, la gestione dei sistemi informatici e amministrativi, le attività contabili

³⁴ Si precisa che tali percentuali non sono confrontabili con quelli della precedente rilevazione in quanto calcolati sul totale delle imprese rispondenti e non sul totale delle citazioni.

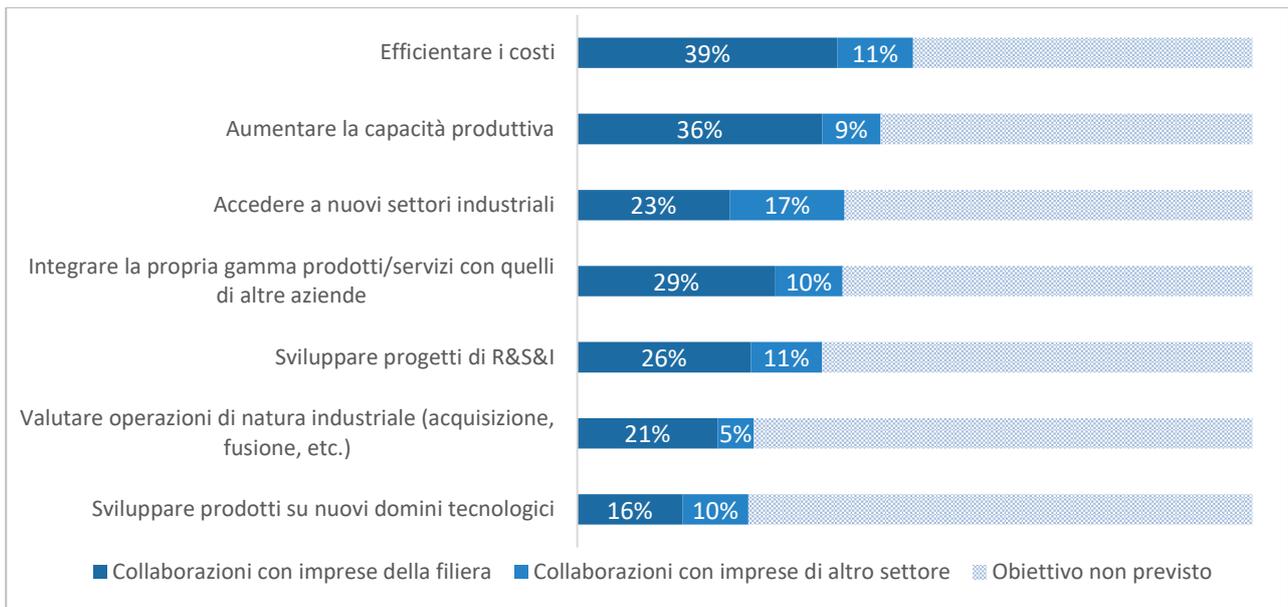
TABELLA 2.7 SOGGETTO CHE HA SVILUPPATO L'INNOVAZIONE DI PRODOTTO E DI PROCESSO PER CATEGORIA DI FORNITORI (% SULLE IMPRESE INNOVATRICI). ANNO 2022

	SOGGETTO	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC Afterma rket	SUB	SUB (lavoraz.)	Totale
DI PRODOTTO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	78,3%	58,8%	64,7%	65,6%	70,2%	52,6%	66,5%
	- in collaborazione con altre imprese	17,4%	35,3%	28,2%	21,9%	17,0%	26,3%	24,4%
	- in collaborazione con altre istituzioni	0,0%	5,9%	4,7%	3,1%	6,4%	5,3%	4,5%
	- adattando/modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	0,0%	0,0%	2,4%	3,1%	6,4%	0,0%	2,7%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	4,3%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	5,3%	1,8%
	Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
DI PROCESSO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	76,5%	71,4%	52,2%	71,4%	58,5%	50,0%	58,8%
	- in collaborazione con altre imprese	18,2%	23,5%	36,5%	14,3%	29,3%	47,5%	31,5%
	- in collaborazione con altre istituzioni	4,5%	0,0%	7,0%	8,6%	7,3%	0,0%	5,8%
	- adattando/modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	0,0%	0,0%	0,9%	5,7%	2,4%	0,0%	1,6%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,0%	0,0%	3,5%	0,0%	2,4%	2,5%	2,3%
	Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Infine, il tema delle collaborazioni, riferendosi a quelle poste in essere o previste con altre imprese, è stato approfondito in relazione alle finalità che queste si prefigurano di raggiungere alla luce dell'evoluzione tecnologica e di scenario complessivo. È risultato che il 77% delle rispondenti ha previsto o attuato almeno una forma di collaborazione con altre imprese (era il 63% nella scorsa edizione). La finalità prevalente di tali azioni è quella di efficientare i costi (per la metà delle imprese), seguita dalla necessità di aumentare la capacità produttiva (il 45%), di accedere a nuovi settori industriali (il 40%) e di integrare la propria gamma di prodotti/servizi (il 39%), tutte motivazioni in crescita rispetto allo scorso anno a sottolineare quanto aumentare o integrare la produzione e migliorare i margini di profitto rappresentino gli obiettivi primari delle imprese.

FIGURA 2.39 FINALITÀ DELLE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE POSTE IN ESSERE O PREVISTE (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.13 Difficoltà legate all'approvvigionamento e ai costi delle materie prime e dell'energia

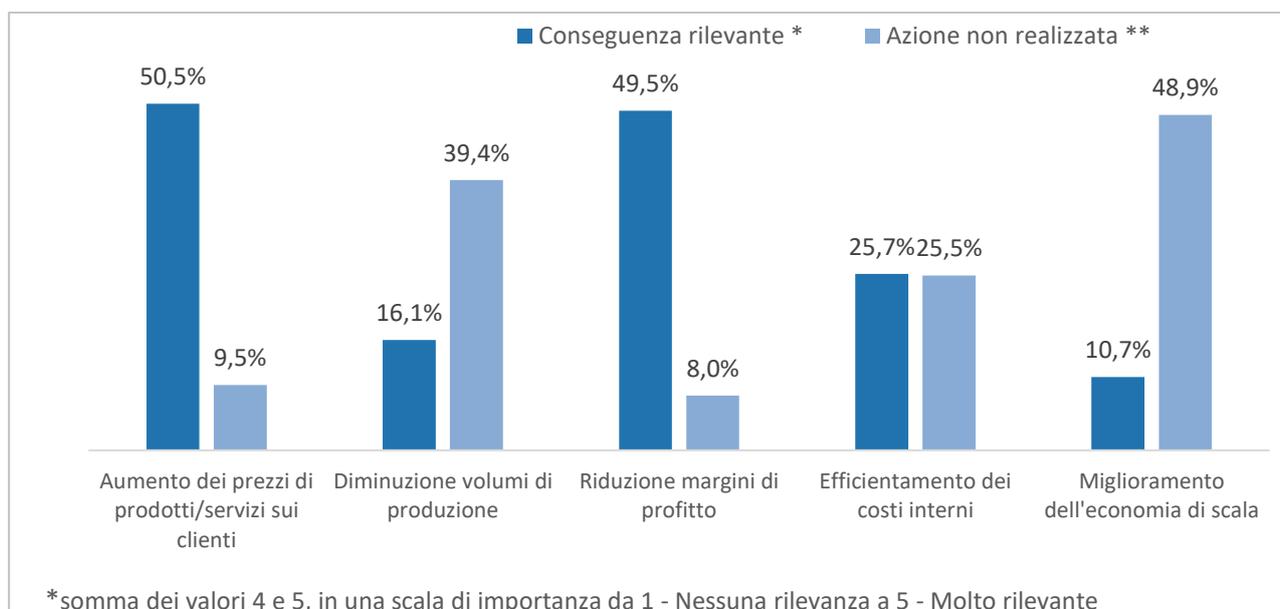
Complice la crisi pandemica, il 2021 aveva visto le imprese affrontare diffuse e intense difficoltà di approvvigionamento, per penuria di materie prime, componenti e semiconduttori.

Nel 2022 la problematica è parzialmente rientrata, andando lentamente a stabilizzarsi, pur essendosi manifestata ancora in maniera importante, specie nei primi mesi dell'anno; conseguentemente, rispetto alla scorsa rilevazione, si è ridotta la porzione di operatori che a causa di problemi gravi e prolungati si è trovata a dover riorganizzare la filiera e/o a cambiare i fornitori, scesa dal 18% al 15%, aumentando al contempo l'insieme di imprese che ha dichiarato di aver avuto problemi solo estemporanei di approvvigionamento, passata dal 59% al 62%, mentre è stabile il gruppo di coloro che non hanno ravvisato alcuna difficoltà (il 23%).

A fronte di ostacoli nel reperimento di materie prime e semilavorati, che hanno riguardato più i fornitori italiani (il 54%) che quelli esteri (il 46%), le imprese hanno cercato soluzione nel relazionarsi con altri fornitori nazionali ed oltre confine (l'89%), con ricorso in via esclusiva a imprese italiane o estere rispettivamente nel 17% e nel 7% dei casi; per l'11% delle realtà aziendali coinvolte nella crisi della catena di approvvigionamento, invece, l'impossibilità di trovare una soluzione ha determinato fermi temporanei di produzione.

L'ascesa dei costi d'acquisto e dell'energia nell'anno passato ha imposto alle aziende del settore interventi importanti: circa nove imprese su dieci sono dovute ricorrere all'incremento dei prezzi e dei servizi sui clienti e/o alla riduzione di margini di profitto, dovuto a un mancato riconoscimento degli aumenti da parte del cliente finale (per circa il 50% delle imprese sono state conseguenze rilevanti dell'aumento dei costi).

FIGURA 2.40 CONSEGUENZE PER LE IMPRESE DERIVANTI DALL'AUMENTO DEI COSTI DI MATERIE PRIME ED ENERGIA (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'impatto sui volumi di produzione vi è stato per il 60% delle imprese, ma in modo apprezzabile solo per il 16%, mentre l'efficientamento dei costi interni, in termini, ad esempio, di riduzione del personale, chiusura di sedi operative e/o concentrazione della produzione in determinati periodi, ha riguardato tre imprese su quattro, ma è stata una conseguenza ragguardevole per il 25% degli operatori.

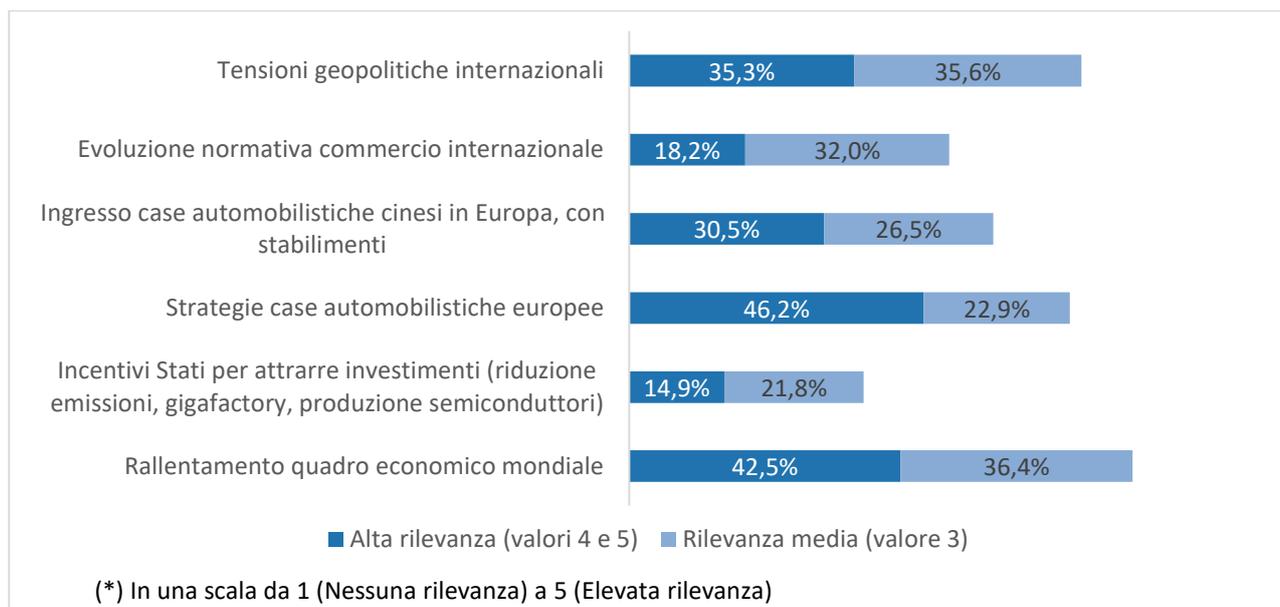
L'aumento dei costi ha inoltre indotto i componentisti ad attivarsi per apportare economie di scala in collaborazione con altre imprese, attraverso l'acquisto congiunto di materie prime/gas (per l'11% in modo significativo).

2.14 Prospettive e strategie d'impresa

Per l'industria italiana, dopo un 2022 in marcata espansione nonostante i fattori esogeni con cui i settori manifatturieri hanno dovuto confrontarsi (a partire dai costi energetici e i problemi di approvvigionamento delle materie prime), si manifestano alcuni segnali di indebolimento, con una crescita che prosegue, ma risulta leggermente più fragile dell'anno precedente.

In uno scenario internazionale connotato da incertezza e da una domanda mondiale in calo, con condizioni finanziarie meno favorevoli per imprese e famiglie, i piani di sviluppo degli operatori³⁵ appaiono ancora in larga misura condizionati dal rallentamento del quadro economico mondiale (il 79% gli attribuiscono una rilevanza almeno media) e dalle tensioni geopolitiche internazionali, a partire dal conflitto Russia/Ucraina e dalle tensioni USA/Cina (il 71%). Sono percepite di peso significativo sul settore le strategie delle case automobilistiche europee, quali ad esempio quelle *local to local*, e la standardizzazione delle piattaforme (il 69%, ma di alta rilevanza per il 46%, risultando pertanto il fattore di maggiore influenza per le imprese), nonché l'ingresso della Case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile realizzazione di stabilimenti, ravvisato di elevata importanza per quasi un'impresa su tre.

FIGURA 2.41 INFLUENZA (*) DI ALCUNI FATTORI SULLA STRATEGIA DI SVILUPPO DELL'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Le strategie di sviluppo delle imprese sono altresì influenzate, ma in misura più debole, sia dall'evoluzione della normativa che impatta sul commercio internazionale – per il 18% di ragguardevole peso - (per esempio accordi in via di definizione e/o modifiche di accordi già conclusi quali EU/UK, CBAM- *Carbon Border Adjustment Mechanism*), sia dagli incentivi definiti dagli Stati volti

³⁵ Nel mese di luglio al panel dei rispondenti all'indagine dell'Osservatorio (457 imprese) è stato sottoposto un questionario su previsioni dell'anno 2023 e fattori che condizionano le strategie di sviluppo delle imprese. Hanno risposto n. 275 imprese.

ad attrarre investimenti finalizzati alla riduzione delle emissioni, quali la realizzazione di Gigafactory e di stabilimenti per la produzione di semiconduttori (per esempio *Inflation Reduction Act*, *European Chips Act*, etc.), rilevanti per 15% degli operatori.

Per voce della maggior parte delle imprese della componentistica automotive, guardando ai vari indicatori economici, il 2023 nell'insieme viene atteso come anno di consolidamento.

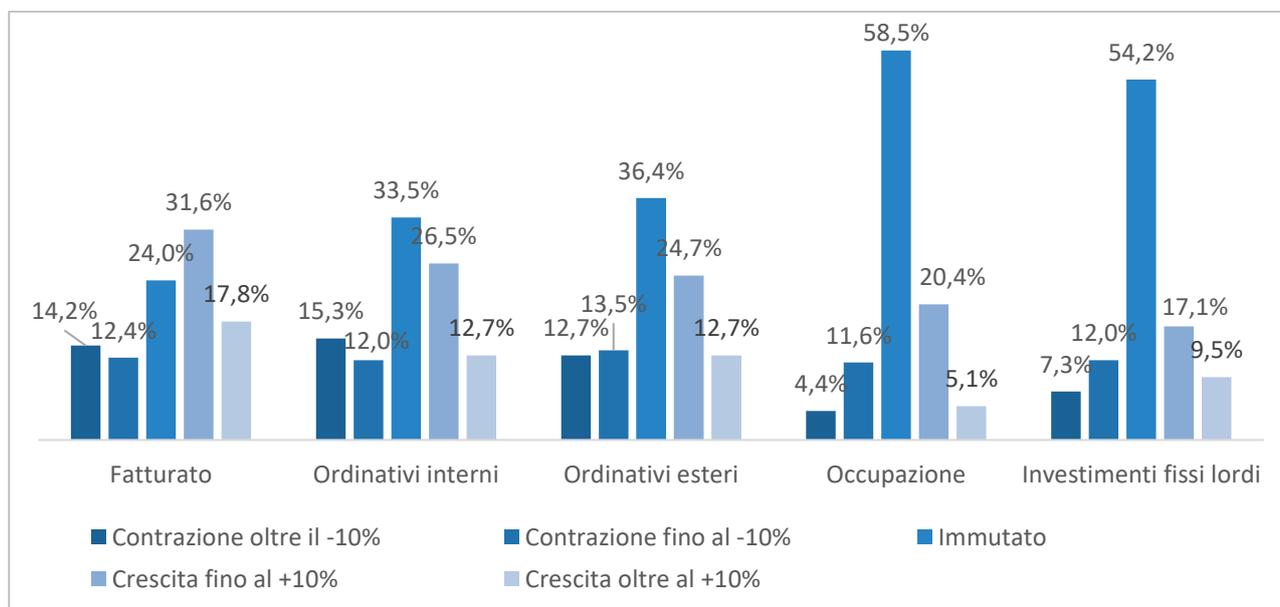
Quanto al fatturato, il 49% delle imprese si esprime per un aumento (erano il 52% nel 2022), il 27% per una diminuzione e il 24% prevede ricavi invariati.

Il saldo tra prospettive di incremento e di riduzione del giro di affari risulta pertanto del +23%, confermandosi al contempo positivo anche per gli altri indicatori economici, ancorché più debole: +12% e +11% rispettivamente per ordinativi interni ed esteri, +9% e +7% per occupazione, in termini di ore lavorate, e investimenti, dove dominano le previsioni di stabilità.

Osservando i diversi segmenti della filiera, le imprese con prospettive più ottimistiche sono nel complesso gli E&D, seguiti dagli specialisti: fra queste categorie è ampiamente diffusa la percezione che il 2023 si chiuderà con una crescita del fatturato (oltre il 50% dei rispondenti), ma anche con un aumento degli ordinativi interni ed esteri. Come nella precedente rilevazione, i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi manifestano aspettative positive, specie in termini di giro di affari, ma più cautela per quanto riguarda gli ordinativi esteri.

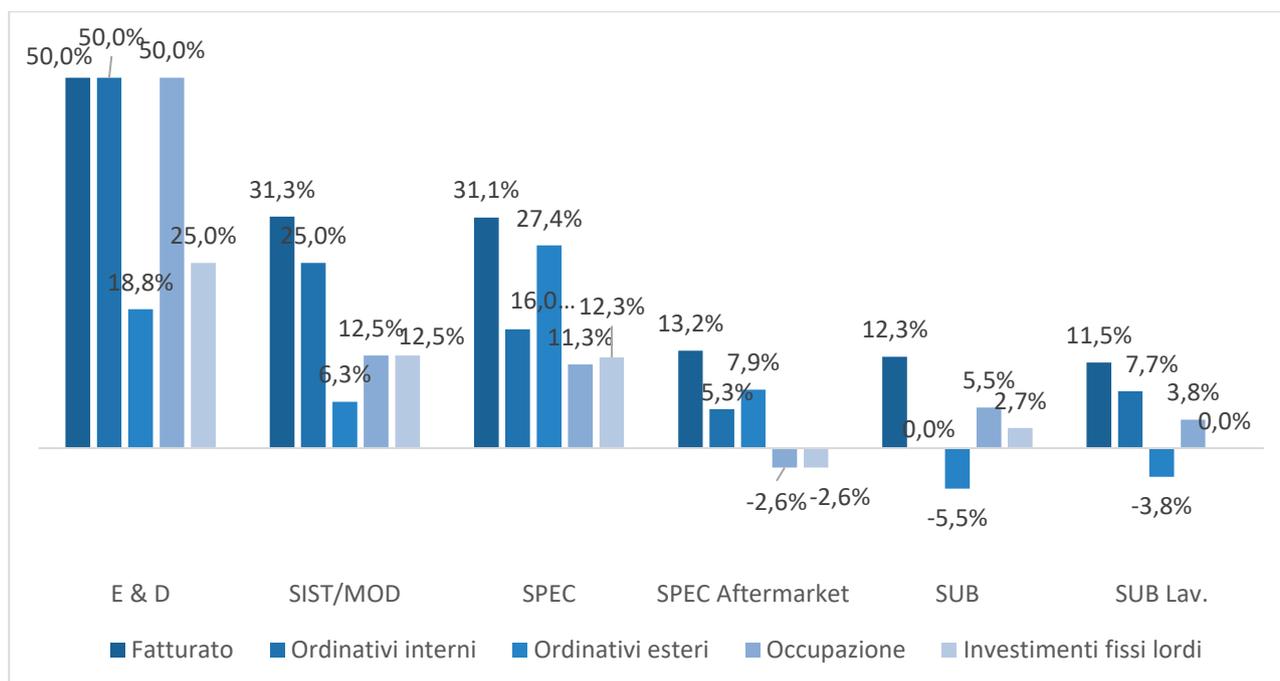
In maniera analoga, incertezze sui mercati oltre confine vengono evidenziate dai subfornitori, compreso il segmento delle lavorazioni, con saldi negativi tra previsione di crescita e quelle di riduzione. Con gli specialisti dell'aftermarket, i subfornitori e le attività delle lavorazioni risultano i cluster con le dinamiche più deboli previste per occupazione e investimenti fissi.

FIGURA 2.42 PREVISIONI PER IL 2023 RISPETTO AL 2022 CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE PER INDICATORI ECONOMICI (% IMPRESE)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.43 SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE NEL 2023 RISPETTO AL 2022 PER INDICATORI ECONOMICI E PER CATEGORIE DI FORNITORI



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Circoscrivendo l'analisi alle previsioni di andamento del fatturato nel 2023, incrociate con le dichiarazioni a consuntivo dei ricavi del 2022, si evidenzia che circa un terzo delle imprese che hanno chiuso l'anno con una diminuzione del giro d'affari, prevedono miglioramenti nel 2023; la quota con prospettive di crescita sale al 56,3% per le imprese che hanno chiuso il 2022 con un andamento economico positivo, mentre maggiore prudenza connota il gruppo di imprese che avevano registrato ricavi invariati, e che in ampia misura (il 41%) confermano stabilità.

TABELLA 2.8 DICHIARAZIONI A CONSUNTIVO (ANNO 2022) E PREVISIONALI (ANNO 2023) DI ANDAMENTO DEL FATTURATO (% IMPRESE)

		Consuntivo anno 2022 (rispetto al 2021)			
		Diminuito	Stabile	Aumentato	Totale
Previsioni anno 2023 (rispetto al 2022)	Diminuzione	27,3%	29,4%	26,0%	26,5%
	Stabilità	37,9%	41,2%	17,7%	24,0%
	Crescita	34,8%	29,4%	56,3%	49,5%
	Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Dinanzi ai cambiamenti che sta attraversando il settore automotive, in funzione del mantenimento o crescita della propria competitività, le imprese in esame nel breve periodo intendono mettere in atto strategie tese alla diversificazione in altri settori (il 64% con una valutazione media o elevata di opportunità) e ad operazioni di natura industriale, quali acquisizioni/fusioni (il 38,5%).

In una visione di medio-lungo termine, invece, le imprese sono state altresì interrogate sulle strategie che verranno poste in atto a seguito della decisione approvata dagli organi comunitari di fermare la vendita delle automobili nuove, con motore endotermico, a partire dal 2035, nell'ambito delle azioni definite per la decarbonizzazione dell'economia europea e la lotta ai cambiamenti climatici.

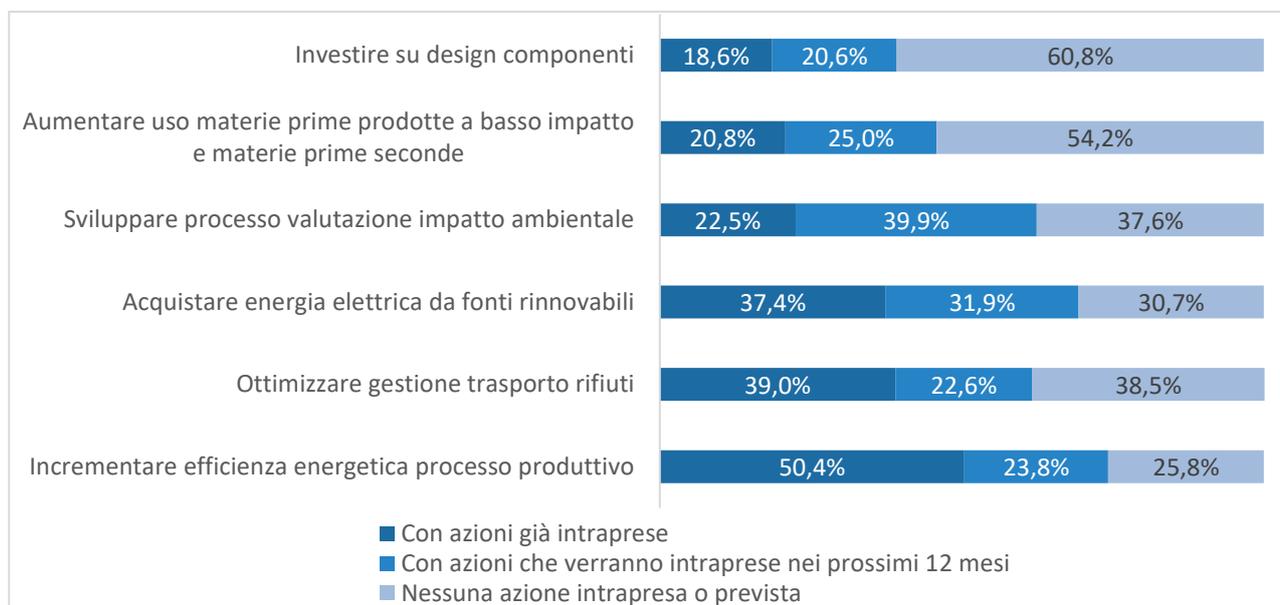
Risultano in minoranza le imprese che non prevedono di effettuare cambiamenti, in quanto già orientate alla produzione di componentistica o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell, o agli stessi potenzialmente destinabili (il 42,8%). Prevedono invece di apportare trasformazioni del proprio modello di business il 57,2% degli operatori, prevalentemente mantenendo una quota a parte di componentistica a combustione interna per clienti extra Ue (il 32,0% del totale delle imprese), e/o intervenendo a modificare i propri prodotti o servizi, orientandoli all'elettrico o idrogeno (il 29,3%). La valutazione di uscita dal settore automotive, al fine di operare in altri ambiti industriali, riguarda invece il 16,4% dei componentisti, ed è individuata come unica opzione possibile da un'impresa su dieci.

TABELLA 2.9 AZIONI PREVISTE CONSEGUENTI ALLO STOP ALLA VENDITA IN EUROPA DI AUTOMOBILI NUOVE CON MOTORE ICE DAL 2035 (% IMPRESE; RISPOSTE MULTIPLE). ANNO 2022

	% imprese sul totale rispondenti	% imprese con opzione esclusiva
Valutazione uscita da settore automotive	16,4%	9,7%
Modifica di prodotti/servizi per orientarli a elettrico/idrogeno	29,3%	13,7%
Mantenimento quota a parte di componentistica a combustione interna per clienti extra Ue	32,0%	14,6%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

FIGURA 2.44 TIPOLOGIE DI AZIONI INTRAPRESE O PROGRAMMATE IN CHIAVE DECARBONIZZAZIONE ED ECONOMIA CIRCOLARE (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

I temi della decarbonizzazione e dell'economia circolare vedono le imprese in certa misura già coinvolte in azioni dedicate nei processi aziendali, con prospettive di un'accelerazione in tale direzione nel breve periodo: si tratta soprattutto di investimenti intrapresi per incrementare l'efficienza energetica dei processi produttivi (il 50,4% delle imprese), ma anche per l'ottimizzazione della gestione del trasporto di rifiuti (il 39,0%) e l'acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili (il 37,4%). Lo sviluppo del processo di valutazione dell'impatto ambientale viene individuato invece prevalentemente come azione che verrà intrapresa nei prossimi dodici mesi (il 39,9%).

Diffuse ma di minor rilievo, con riferimento tanto al passato, quanto al futuro prossimo, risultano invece sia le azioni dirette ad aumentare l'uso di materie prime prodotte a basso impatto e di materie prime seconde, sia gli investimenti su design dei componenti.

In sintesi, quasi nove imprese su dieci della filiera (l'89%) hanno avviato o hanno intenzione di intraprendere nei prossimi 12 mesi almeno un'azione orientata alla decarbonizzazione o all'economia circolare.

2.15 Posizionamento sui mercati in base a tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto

Obiettivo primario dell'Osservatorio è di esplorare come le imprese del variegato mondo della componentistica si stiano confrontando con le traiettorie di sviluppo del settore e la transizione in atto, connotata dalla diffusione crescente dei powertrain elettrificati e di veicoli ibridi, ma anche dalla proiezione verso l'idrogeno, e dalle opportunità offerte in termini di veicoli sempre più connessi e autonomi.

Come già accennato nel paragrafo dedicato alle caratteristiche delle imprese del campione dei rispondenti, a partire dalla presente edizione, alla consueta categorizzazione delle imprese per cluster di fornitori, si è affiancata l'individuazione degli ambiti tecnologici in cui le stesse operano nel settore automotive.

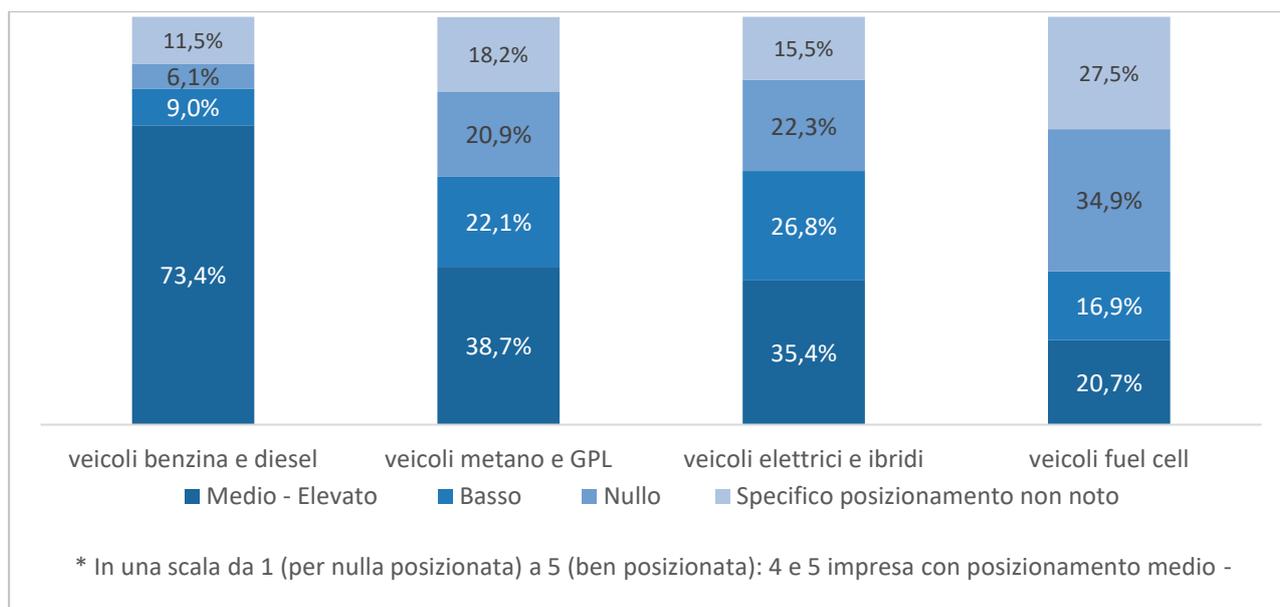
Dai risultati dell'indagine è emerso che siamo in presenza di una filiera marcatamente attiva nella componentistica "tradizionale", sia in quanto fornitrice di prodotti e/o servizi destinati a ogni tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, sia per la specializzazione nella produzione di componenti che caratterizzano i motori a combustione interna, ma i vari ambiti tecnologici, a cominciare dall'elettrificazione per passare al settore del veicolo connesso e autonomo fino al campo dei servizi della mobilità, iniziano ad avere un peso destinato a irrobustirsi nel tempo.

Oltre agli ambiti tecnologici di riferimento, alle imprese è stato domandato, sulla base dei prodotti realizzati o dei servizi erogati, di descrivere il proprio posizionamento sui vari mercati dei veicoli, in base al sistema di alimentazione³⁶.

I risultati danno innanzitutto evidenza della mancata conoscenza della destinazione dei propri prodotti e servizi, in base alle suddette tipologie di mercati, maggiormente associata a imprese a valle della catena di fornitura (in particolare a Tier III e oltre) e progressivamente crescente man mano che l'operatore si allontana dalla testa di filiera; inoltre, il mercato di riferimento risulta più ignorato, se si guarda a veicoli con sistemi di alimentazione nettamente meno diffusi (per fuel cell il 27,5%).

³⁶ I risultati non sono confrontabili con quelli pubblicati nella passata edizione dell'Osservatorio, in quanto, in relazione a ogni tipologia di mercato, si è tenuto conto delle imprese che non conoscono il proprio posizionamento.

FIGURA 2.45 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN. ANNO 2022

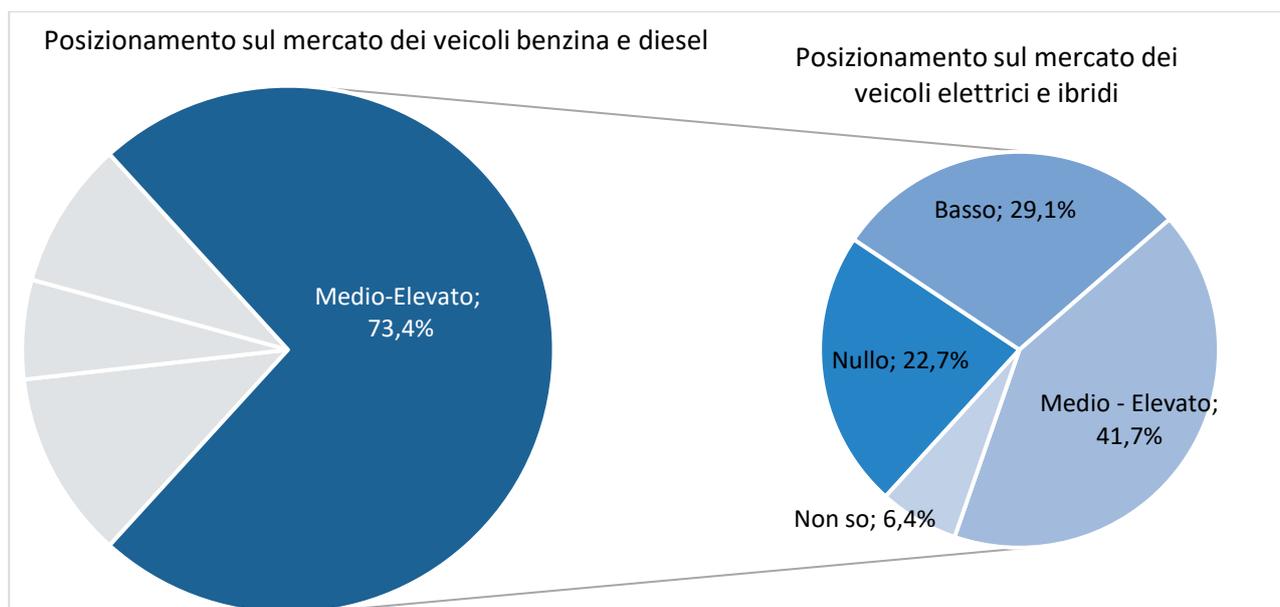


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Sul mercato dei veicoli con motori benzina e diesel si rappresentano con un deciso posizionamento il 73,4% dei rispondenti, seguiti a distanza dalla quota per i veicoli con le alimentazioni a metano e/o GPL (il 38,7% con posizionamento medio-elevato). La collocazione sul mercato dei veicoli con powertrain elettrici ed ibridi, nelle dichiarazioni delle imprese, riguarda oggi in misura decisa il 35,4% delle imprese, mentre in considerazione dell'ancora modesta presenza sul mercato di veicoli con tale alimentazione, la quota di quanti si esprimono per un posizionamento di rilievo sulle fuel cells sono il 20,7%.

L'analisi delle imprese con mercato posizionamento sul mercato dei veicoli benzina e diesel mette in luce che, di queste, il 41,7% risulta collocato in modo deciso anche sul mercato dei veicoli elettrici e ibridi, cui si aggiunge il 29,1% con un posizionamento modesto.

FIGURA 2.46 POSIZIONAMENTO DELLE IMPRESE SUL MERCATO DEI VEICOLI ELETTRICI E IBRIDI (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Dopo la crescita riscontrata nella precedente edizione dell'Osservatorio, nel complesso, si stabilizza la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain: guardando al triennio 2020-2022 si conferma il coinvolgimento in progetti per i powertrain ibridi (il 30,0%), mentre per quelli elettrici riguarda il 28,4% delle imprese. Come nella scorsa rilevazione, circa un'impresa su quattro ha preso parte a progetti di riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli.

Quanto al fuel cell, si consolida a poco oltre i 15 punti percentuali la quota di imprese che hanno partecipato a progetti che sviluppano questa tecnologia.

Rispetto al passato, va messo in luce però l'incremento sia della quota di imprese che ha partecipato ad almeno un progetto di nuovi powertrain (elettrico o ibrido) o di riduzione delle emissioni (il 40,1% contro il 39,2% rilevato lo scorso anno), sia soprattutto del gruppo di imprese che, non avendo partecipato allo sviluppo di nuovi powertrain nello triennio in esame, manifesta l'intenzione di farlo nel prossimo futuro: sono il 20,3% e il 20,0% rispettivamente per il powertrain elettrico e per quello ibrido, ma l'attenzione aumenta soprattutto per la tecnologia del fuel cell, con l'interesse a partecipare in futuro a progetti per il 21,4% delle imprese.

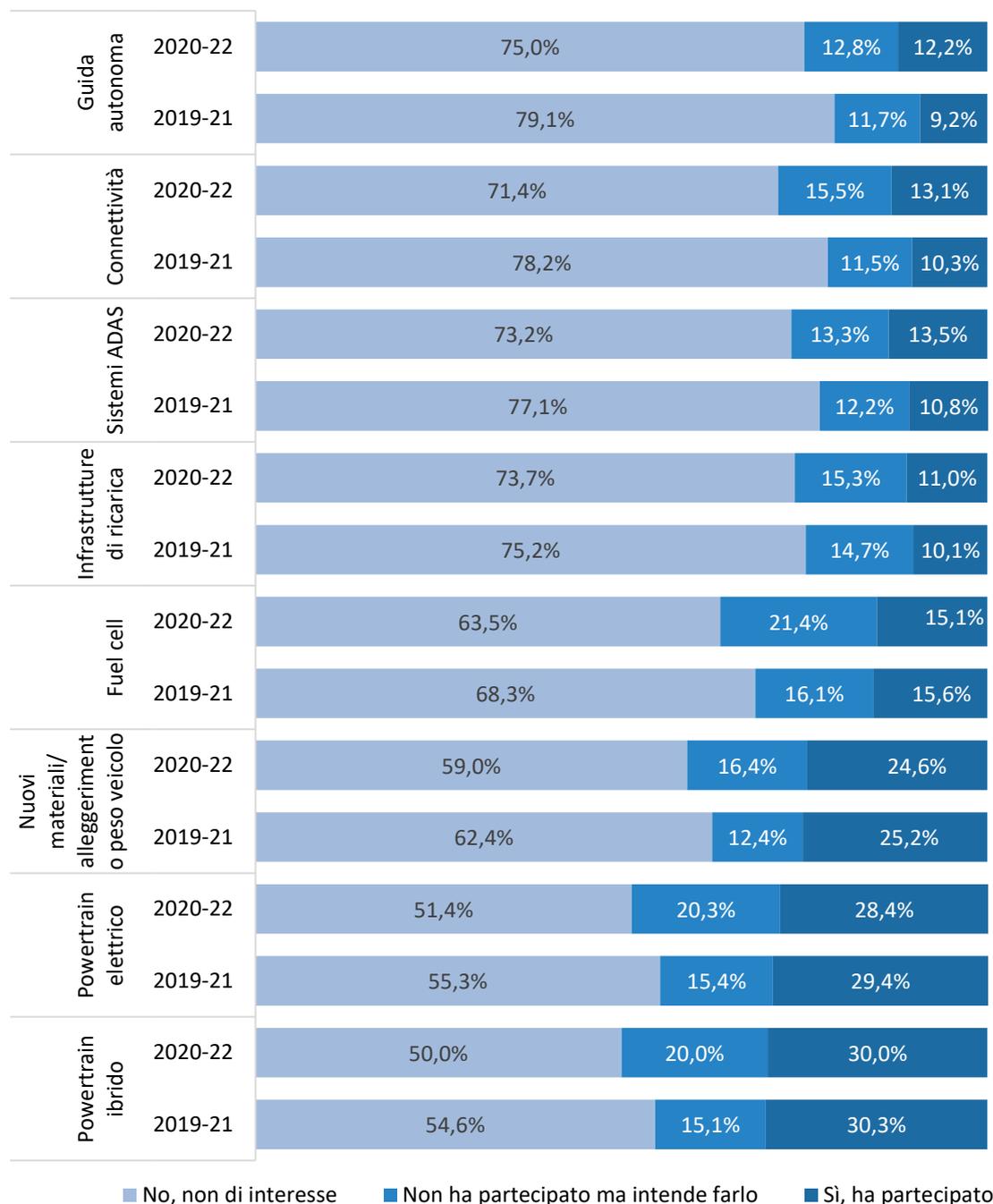
TABELLA 2.10 QUOTA DI PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO DEI NUOVI POWERTRAIN. ANNO 2022

Triennio di riferimento	Powertrain elettrico	Powertrain ibrido	Riduzione emissioni ICE
2016-18	18,6%	11,8%	11,2%
2017-19	28,4%	27,5%	20,5%
2018-20	27,1%	26,7%	20,0%
2019-21	29,4%	30,3%	25,2%
2020-22	28,4%	30,0%	24,6%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

La proattività delle imprese nella partecipazione a progetti riguarda anche altre tecnologie indagate, diverse dai processi legati allo sviluppo di motorizzazioni: rispetto alla precedente rilevazione, incrementa infatti il coinvolgimento sia in progetti per sistemi ADAS (il 13,5%), sia per la connettività (il 13,1%) e per la guida autonoma (il 12,2%), così come per le infrastrutture di ricarica (l'11,0%), evidenziandosi al contempo una crescente volontà di prendervi parte in futuro.

FIGURA 2.47 PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO PER AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In un contesto di vivace transizione della filiera, osservando tutti gli ambiti tecnologici, continua pertanto ad aumentare la quota di operatori che hanno partecipato ad almeno un progetto o intendono parteciparvi nel prossimo futuro, passata dal 54,9% della rilevazione del 2020, al 60,3% di quella successiva, al 62,2% della presente edizione.

L'impatto delle diverse tecnologie sulla competitività dell'impresa nei prossimi cinque anni è percepito in larga misura prevalentemente neutro; solo le tecnologie dirette alla riduzione di emissioni interne,

attraverso nuovi materiali e alleggerimento del veicolo, nonché quelle relative al powertrain ibrido, vedono prevalere potenziali ricadute positive sul business dell'impresa rispetto a quelle negative. Per il powertrain elettrico le attese di ripercussioni negative (il 18,5% delle imprese³⁷), superano, seppur di poco, la quota di operatori ottimisti (il 17,4%), mentre per le altre tecnologie il divario tra prospettive di riduzione e quelle di aumento della competitività risulta più ampio.

Guardando le varie categorie di fornitori, si evidenziano gli E&D come segmento maggiormente proiettato sulle opportunità derivanti dalle nuove frontiere tecnologiche, e gli specialisti, che valutano positivamente l'impatto di powertrain elettrico e ibrido; prevale invece un clima più cauto e negativo tra gli specialisti aftermarket e i subfornitori, comprese le attività delle lavorazioni.

TABELLA 2.11 IMPATTO DI NUOVE TECNOLOGIE SULLA COMPETITIVITÀ DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI 5 ANNI (% IMPRESE, DOMANDA FACOLTATIVA). ANNO 2022

	Competitività in aumento	Invariata	Competitività in diminuzione	Mancata risposta
Riduzione emissioni motori ICE (nuovi materiali alleggerimento veicolo)	20,0%	51,3%	9,6%	19,1%
Motorizzazione e powertrain elettrico	17,4%	47,9%	18,5%	16,2%
Motorizzazione e powertrain ibrido	16,4%	56,4%	10,6%	16,6%
Fuel cell	8,3%	56,6%	15,1%	20,0%
Connettività	8,3%	60,0%	11,5%	20,2%
ADAS	7,9%	59,1%	12,8%	20,2%
Guida autonoma	7,2%	60,4%	12,8%	19,6%
Infrastrutture ricarica veicoli elettrici	7,2%	58,9%	14,3%	19,6%
Altri servizi/app/ software per il settore	6,8%	59,1%	10,9%	23,2%

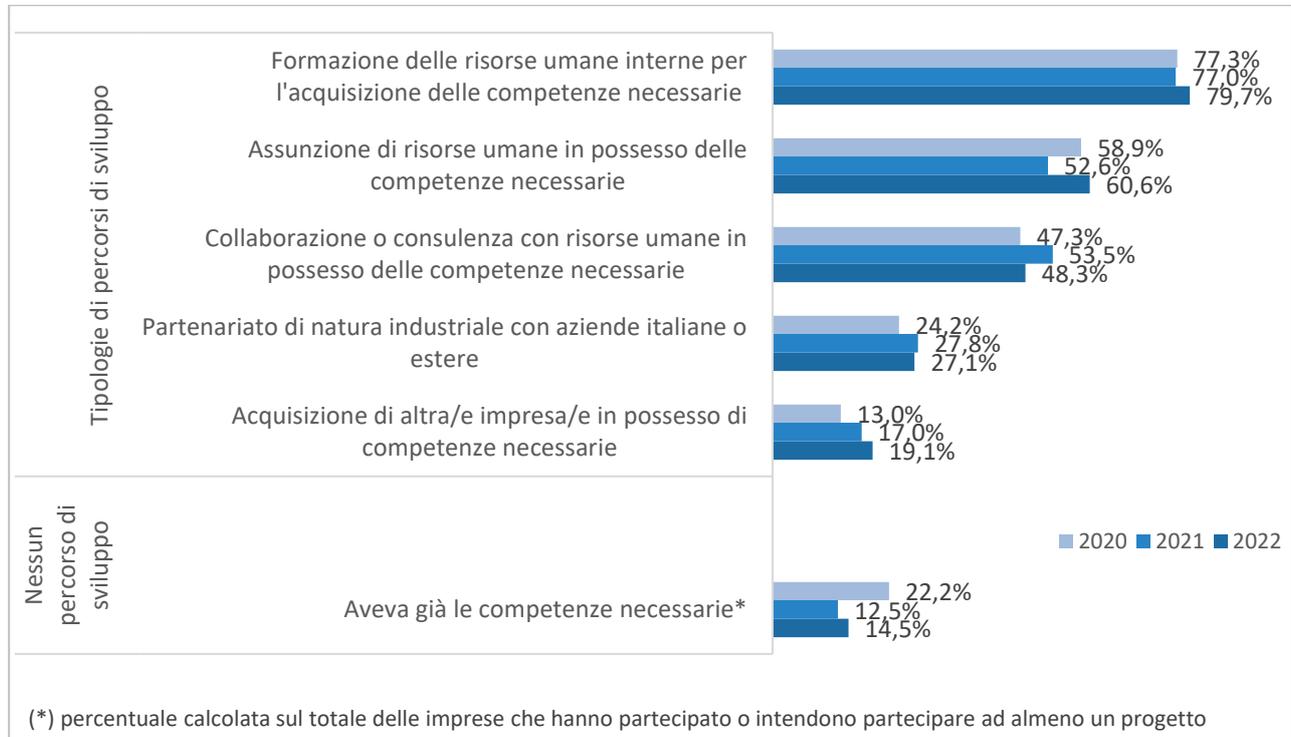
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotiva italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'implementazione dei vari progetti tecnologici richiede importanti investimenti in tema di risorse umane e crescita delle competenze: fra le imprese che hanno dichiarato di aver partecipato, o di avere intenzione di prendere parte in futuro, a progetti di sviluppo delle suddette tecnologie e che necessitano di un percorso di sviluppo in quanto non aventi le competenze necessarie, si conferma come primo ambito di intervento quello della formazione delle risorse umane interne (il 79,7%). Rispetto alla scorsa rilevazione, aumenta il ricorso all'assunzione di risorse umane dedicate (il 60,6%), a scapito delle collaborazioni o consulenze con risorse umane esterne con le competenze necessarie (il 48,3%). Risulta pressoché stabile l'attivazione di partenariati di natura industriale con altre aziende italiane o estere (il 27,1%), mentre aumenta progressivamente nel tempo il coinvolgimento in processi di acquisizione di altre imprese in possesso delle competenze necessarie.

³⁷ Tali risultati non sono confrontabili con edizioni passate della ricerca, in quanto nella presente si è tenuto conto anche degli operatori che non si sono espressi rispetto all'impatto delle diverse tecnologie sulla competitività dell'impresa.

La quota di imprese che ha dichiarato di non dover avviare percorsi di sviluppo specifici, in quanto le figure necessarie sono già presenti in azienda, risulta pari al 14,5%, di poco superiore a quanto riscontrato nella precedente edizione dell'Osservatorio.

FIGURA 2.48 PERCORSI DI ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNI 2020-2022



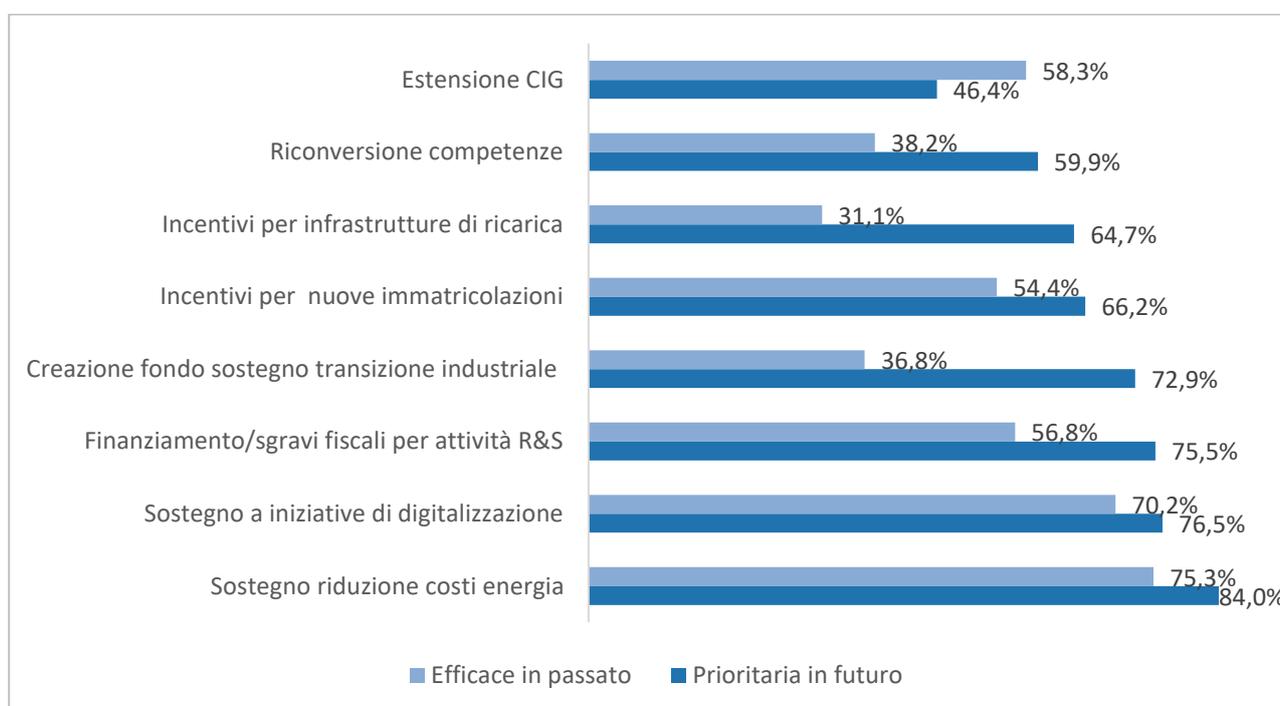
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

2.16 La domanda di policy da parte delle imprese

Per il secondo anno consecutivo, alle imprese della componentistica è stato chiesto di esprimersi sull'efficacia nel periodo recente delle misure di sostegno alla filiera automotive considerate per ambiti di intervento, intraprese dalle Istituzioni pubbliche in risposta alle situazioni contingenti (aumento dei costi dell'energia e delle materie prime, problemi di logistica e transizione tecnologica ed energetica da affrontare), individuando altresì le priorità per il futuro.

Se nella precedente rilevazione, erano state considerate maggiormente incisive le misure di sostegno a iniziative di digitalizzazione e l'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), a cui si era fatto ricorso nel periodo più grave della crisi pandemica, il primato nel giudizio di efficacia spetta ora agli interventi diretti alla riduzione dei costi dell'energia (il 75% delle imprese), che permangono di assoluta priorità anche per il futuro (l'84%).

FIGURA 2.49 MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE VALUTATE EFFICACI IN PASSATO E PRIORITARIE IN FUTURO (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Mentre le policy dirette alla digitalizzazione del sistema imprenditoriale raccolgono un'alta valutazione in termini sia di efficacia passata (il 70%), sia di attese (il 76%), per i finanziamenti e gli sgravi fiscali per attività R&S e soprattutto per la misura di creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo, l'opinione su quanto attuato è molto più debole rispetto all'esigenza di intervento ancora richiesto per il futuro.

Il giudizio sull'adeguatezza della misura di sostegno per le vendite di autoveicoli è espresso da oltre la metà delle imprese, in crescita rispetto alla scorsa rilevazione, ma per il 66% resta la necessità di incentivi futuri alle immatricolazioni per supportare la domanda.

Nel contesto di uno sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche ancora deficitario e non omogeneo in tutta l'Unione Europea, ma comunque in rapida evoluzione, aumenta rispetto alla scorsa rilevazione la quota di chi individua la priorità di incentivi in tale ambito (passata dal 46% al 65%), persistendo un giudizio modesto sull'efficacia nel recente passato di policy in materia.

Con specifico riferimento alla fase di transizione tecnologica ed energetica, inoltre, le istanze delle imprese alle istituzioni pubbliche si concentrano sull'esigenza di sostegno di progetti di ricerca specifici (molto importante per il 57% delle imprese), di promozione di servizi dedicati per la ricerca di opportunità su nuovi mercati (di rilievo per la metà) e di creazione di centri di competenza per il trasferimento tecnologico, l'uso e lo sviluppo di nuove tecnologie (il 44%); la richiesta di azioni per stimolare le aggregazioni di imprese dello stesso settore risulta prioritaria invece per il 38% delle imprese.

2.17 Conclusioni

I risultati dell'Osservatorio delineano una filiera che nel 2022 ha consolidato la ripresa, avviata dall'anno precedente, recuperando in buona misura i livelli di attività che la connotavano prima della pandemia. La crescita ha riguardato tutti i cluster della componentistica, pur manifestandosi più debole per alcuni segmenti, come quelli degli specialisti dell'aftermarket e dei sistemisti e modulist, questi ultimi caratterizzati da una dinamica occupazionale sfavorevole.

Tale andamento positivo si è evidenziato ancorché le imprese abbiano dovuto confrontarsi con problemi di approvvigionamento delle materie prime, rimasti significativi nei primi mesi dell'anno, e con l'acuta crisi energetica e la conseguente ascesa dei costi dell'energia, che ha imposto alle aziende del settore interventi importanti, a partire dall'incremento dei prezzi e dei servizi sui clienti e/o dalla riduzione di margini di profitto. Del resto, la richiesta di policy da parte delle imprese rivolta alle Istituzioni pubbliche per il futuro risulta ancora prioritariamente diretta proprio a interventi volti alla riduzione dei costi dell'energia.

Se è aumentata nettamente la propensione all'export degli operatori della componentistica, l'indagine ha evidenziato come la filiera sia andata ridisegnando, in una certa misura, i rapporti di fornitura, riducendosi nell'insieme la quota di imprese che ha dichiarato di avere Stellantis e/o Iveco nel proprio portafoglio clienti, con un maggiore orientamento verso altre case automobilistiche.

In tema di innovazione, a un tendenziale consolidamento dei risultati della precedente edizione, si sono accompagnate la maggiore predisposizione a forme di collaborazione fra imprese su temi scientifico-tecnologici - specialmente con realtà della filiera - la presenza di una concreta pianificazione, nel breve periodo, di strategie di innovazione volte, principalmente, a efficientarne i costi e aumentare la capacità produttiva, nonché la crescita della quota media di addetti impiegati in R&S.

Il contesto di vivace transizione, guardando singolarmente ai vari ambiti tecnologici, vede la filiera stabilizzare la partecipazione a progetti di sviluppo di nuovi powertrain, ibridi ed elettrici, o diretti alla riduzione delle emissioni su motore a combustione interna attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli, ma aumenta, nell'insieme, la quota sia delle imprese che ha aderito ad almeno un progetto, sia di quelle che, non avendo partecipato allo sviluppo di nuovi powertrain nello triennio passato, manifesta l'intenzione di farlo nel prossimo futuro. La transizione in chiave di sostenibilità mostra, inoltre, le imprese già coinvolte in azioni dedicate in tema di decarbonizzazione e di economia circolare nei propri processi aziendali, con prospettive di un'accelerazione in tale direzione nel breve periodo, avendo l'80% già adottato una policy ambientale, o essendo intenzionato a farlo nei prossimi 12 mesi.

Nel 2023 si sono manifestati alcuni segnali di indebolimento, con una crescita che prosegue, ma risulta più fragile dell'anno precedente, e piani di sviluppo degli operatori in larga misura condizionati dal rallentamento del quadro economico mondiale e dalle tensioni geopolitiche internazionali. Se prevale l'attesa per un andamento del fatturato positivo, per occupazione ed investimenti fissi lordi dominano le previsioni di stabilità, a evidenziare anche quest'anno l'indeterminatezza del periodo, a cui si accompagnano incertezze su come gestire la transizione nel medio-lungo termine. Le imprese sono infatti necessariamente chiamate a confrontarsi con la scadenza europea del 2035, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico, e la conseguente valutazione di strategie da porre in atto. Per le imprese che dovranno modificare il proprio modello di business, prevale l'intenzione di mantenere una quota a parte di componentistica a combustione interna per clienti extra Ue, ma anche quella di modificare (in parte o del tutto) i propri prodotti o servizi,

orientandoli all'elettrico o idrogeno, non escludendosi da parte di un gruppo di operatori la possibilità di uscita dal settore automotive, per operare in altri ambiti industriali.

Le categorie di fornitori della filiera

L'esigenza di analizzare il ruolo che ciascun'impresa svolge all'interno della filiera suggerisce la suddivisione del sistema della componentistica fra categorie di fornitori e livelli di fornitura. In analogia con le categorie individuate nell'edizione 2022, anche quest'anno l'universo di riferimento della componentistica automotive è stato mappato sulla base della seguente suddivisione:

a) **gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli (SIST/MOD)**: organizzati in multinazionali, collocati al vertice³⁸ della catena di fornitura in qualità di *Tier I*, con stabilimenti collocati in prossimità degli stabilimenti del costruttore o, nel caso dei modulist, anche in qualità di *Tier II*, realizzano sistemi funzionali, con un elevato livello di competenza nella produzione, vendendo i propri prodotti direttamente alla testa della filiera o, nel caso dei fornitori di moduli, a fornitori *Tier I*. Svolgono un ruolo di raccordo tra le imprese posizionate a livelli inferiori della catena di fornitura e gli assemblatori.

b) **gli specialisti (SPEC)** sono costruttori di parti e componenti con un contenuto di innovazione e specificità tale da costituire un vantaggio competitivo. Per l'attuale edizione dell'Osservatorio, per una puntuale categorizzazione dei segmenti, si è deciso di enucleare le seguenti tipologie:

- **specialisti “puri”**: producono parti e componenti in prevalenza per il primo impianto, ma possono produrre anche per il mercato del ricambio (*Tier I* o *II*);
- **specialisti (Aftermarket)**: realizzano parti e componenti che vendono direttamente sul mercato tramite una rete distributiva o la vendita a consorzi di ricambisti. Possono avere rapporti di fornitura con le Case automobilistiche (fornitura di prodotti e componenti per i veicoli di fine serie; in questo caso i rapporti vengono intrattenuti con le Divisioni Ricambi delle Case Automobilistiche). Peraltro, alcune multinazionali della componentistica (come Robert Bosch SpA, Valeo SpA, Kyb Corporation, Tenneco), sono strutturate con società aventi come *core business* l'aftermarket, distinte rispetto a quelle che producono per il primo impianto;
- **specialisti (Telematica)**: si occupano di applicazioni legate all'infomobilità, ossia l'insieme dei dispositivi, dei sistemi e delle procedure che consentono, attraverso la raccolta, l'elaborazione e la distribuzione di informazioni, di migliorare la mobilità di persone e merci;
- **specialisti (Mobilità elettrica)**: sono realtà che producono parti e componenti per la fornitura di veicoli elettrici (in alcuni casi si tratta di imprese già presenti con la produzione di componenti per veicoli a combustione interna, in altri di nuovi attori del settore). Rientrano anche in questa classificazione le aziende che realizzano infrastrutture (es. sistemi di ricarica) o servizi per il sistema di Mobilità (es. trasformazione dei veicoli con un kit dedicato).
- **specialisti (Motorsport)**: sono imprese che, partendo dalla preparazione di autovetture per le competizioni sportive, progettano e realizzano componenti, o forniscono soluzioni che successivamente vengono adottate per le produzioni di serie³⁹.

³⁸ Viene utilizzata anche l'espressione di Tier 0,5 per indicare fornitori di sistemi con un livello di integrazione particolarmente elevato con l'assemblatore.

³⁹ Si tratta, ad esempio, di componenti come sedili, volant, cinture di sicurezza e terminali di scarico.

c) i **subfornitori** (SUB), produttori di parti e componenti standardizzate, prodotte secondo specifiche fornite dai clienti e facilmente replicabili dai *competitors* (*Tier* III od oltre). All'interno di questa categoria si possono distinguere:

- **subfornitori *tout court***: producono parti e componenti che sono di complemento a prodotti più complessi;
- **subfornitori (lavorazioni)**: realizzano lavorazioni meccaniche quali tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo o a freddo, o trattamenti (galvanici, termici, verniciatura etc.).

d) le **attività di *Engineering e Design*** (E&D), imprese attive sia nell'ingegneria di prodotto, sia nello sviluppo dell'ingegneria di processo, come fornitori dei diversi attori della catena della fornitura. Data la trasversalità della loro attività, possono collocarsi a differenti livelli della piramide: forniscono servizi direttamente agli assemblatori oppure ai fornitori di primo livello.

TABELLA 2.12 I SEGMENTI DELLA FILIERA: ESEMPI DI PRODOTTI E DI SERVIZI PER CATEGORIA

Integratori di sistemi e moduli	Specialisti e subfornitori	E&D (Engineering e design)
Moduli elettrici integrati	Attrezzatura e stampi	Studi di stile
Moduli in acciaio e alluminio	Attività di stampaggio (plastica, gomma e metallo)	Ingegneria e modellizzazione progettazione
Moduli in materie plastiche	Fonderia	Impianti, linee e processi
Moduli in vetro	Alimentazione/scarico	Motori (progettazione)
Sistemi di sicurezza attivi/passivi e controllo	Avviamento/accensione	Sviluppo piattaforme dedicate
Sistemi elettrici/elettronici	Carrozzeria/abitacolo (parti di)	Prototipazione
Sistemi fluidi/aria e comfort	Componenti elettrici ed elettronici (non sistemi)	Produzione (autoveicoli, scocche, prototipi)
Sistemi trasmissione/guida/frenata	Illuminazione/segnalazione	Validazione prodotto (testing e calcolo)
Sistemi propulsivi/motore/powertrain	Componenti motore (Powertrain)	
	Componenti trasmissione (frizione e altri componenti)	
	Sterzo/sospensione/frenata	
	Componenti trasmissione (ad es. frizione)	
	Materie plastiche (diversi da moduli, ad es. cruscotto) e altri materiali	
	Trattamenti (verniciatura, galvanici, termici)	
	Lavorazioni meccaniche (tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo e a freddo)	
	Componenti per veicoli elettrici e ibridi (batterie, rotor, statori, inverter, etc.)	
	Componenti per veicoli fuel cell/idrogeno	
	Servizi per la mobilità (sistemi satellitari, rilevamento veicoli, sistemi di trasporto intelligenti, sistemi telematici)	
	Software (guida autonoma, connettività del veicolo, cybersecurity), App Maas	

3 La filiera della componentistica in Piemonte

Alberta Coccimiglio e Pierfrancesca Giardina, Camera di commercio di Torino

3.1 I numeri della filiera

Il Piemonte si conferma anche nel 2022 la prima regione in Italia con la maggiore presenza delle imprese della componentistica nazionali: su un bacino complessivo di oltre 2.160 fornitori, sul territorio subalpino sono presenti 728 imprese (il 33,6% del totale).

Nel 2022, il fatturato generato direttamente dalla componentistica piemontese è stato pari a 19,2 mld di euro, in crescita rispetto al 2021 del +5,8%. Gli addetti impiegati nel settore sono ammontati a 56.822 unità, in flessione rispetto all'anno precedente dell'1,3%.

Rispetto al 2021, anno che ha registrato una significativa crescita in termini di fatturato automotive, la crescita del giro d'affari nel 2022 è stata più contenuta ma trasversale a tutti i principali segmenti della filiera. Gli E&D piemontesi, con un +21,8%, registrano la migliore performance, seguiti dalle imprese della subfornitura, ivi inclusi i subfornitori delle lavorazioni (rispettivamente +8,0% e +9,4%). Buona anche la dinamica evidenziata dagli specialisti (+7,9%), mentre risulta più contenuta la crescita dei fornitori di moduli e sistemi integrati (+2,0%).

TABELLA 3.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. DATI PIEMONTE

		2022	2021	Var.%	2022	2021	Var.%
Mestieri	Imprese	Fatturato Auto (mln euro)	(rettificato) Fatturato auto (mln euro)	2022/2021 Fatturato auto	Addetti auto	(rettificato) Addetti auto	2022/2021 Addetti auto
SUB	187	1.727	1.599	8,0%	6.923	6.933	-0,1%
SUB (Lavorazioni)	90	449	411	9,4%	1.751	1.720	1,8%
SPEC (*)	237	8.286	7.681	7,9%	23.291	23.579	-1,2%
SPEC (Aftermarket)	81	720	704	2,2%	2.059	2.049	0,5%
E&D	92	663	544	21,8%	3.737	3.657	2,2%
SIST/MOD	41	7.405	7.257	2,0%	19.061	19.618	-2,8%
Totale complessivo	728	19.249,2	18.195,5	5,8%	56.822	57.556	-1,3%

* specialisti puri, infomobilità e motorsport

In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 20.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Dal punto di vista occupazionale il calo complessivo degli addetti del settore è dovuto alla sofferenza registrata agli apici della catena della fornitura: i sistemisti e modulist e gli specialisti sono infatti i fornitori che fanno registrare le flessioni più marcate (rispettivamente -2,8% e -1,2%). Per contro, il trend occupazionale degli E&D e dei subfornitori delle lavorazioni risulta positivo.

3.2 Il profilo delle imprese piemontesi partecipanti all'indagine

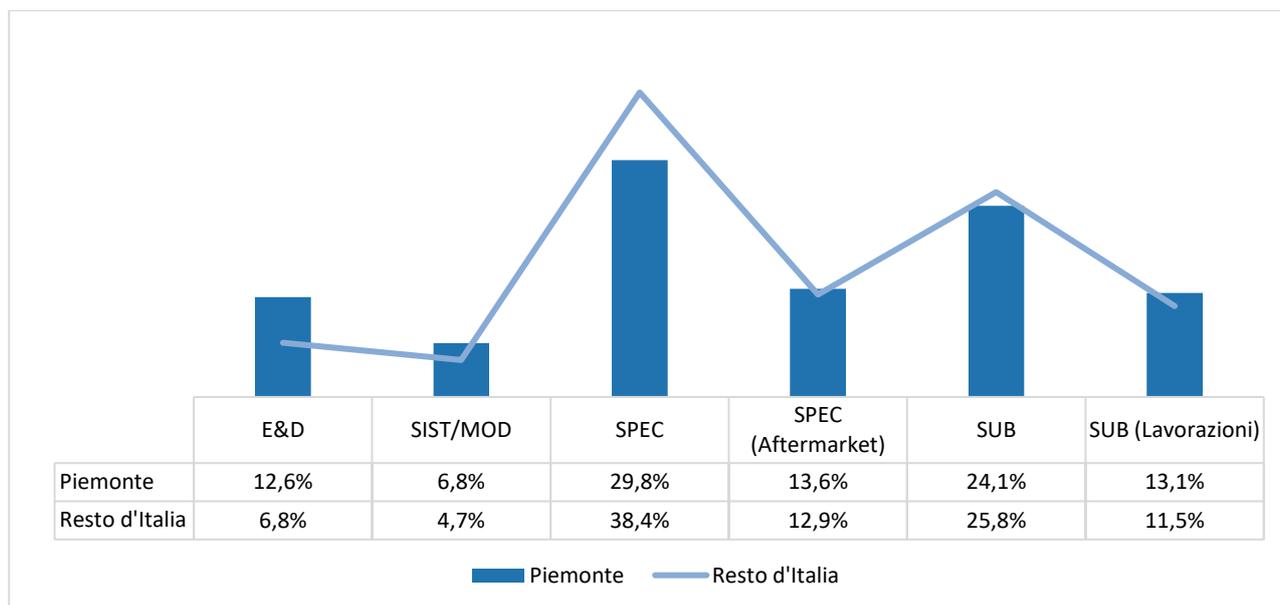
Con 191 rispondenti all'indagine dell'Osservatorio della filiera dell'automotive (il 25% dell'universo complessivo), anche nell'edizione 2023 le imprese piemontesi si confermano le prime per adesione alla rilevazione (il 40,6% del totale), seguite da quelle della Lombardia (il 27,0%), dell'Emilia-Romagna (il 9,1%) e del Veneto (il 7,0%).

Il risultato raggiunto, che è da considerarsi ragguardevole in termini numerici dà anche misura del valore riconosciuto alla ricerca, consolidatosi nel tempo: si evidenzia, infatti, che il 62,8% delle imprese partecipanti ha già partecipato all'edizione dello scorso anno e che è cospicua anche l'adesione degli operatori della componentistica nel biennio precedente (quasi una su due, il 47,6%).

In linea con gli anni passati, circa il 32% delle imprese appartiene ad un gruppo industriale, in prevalenza estero (il 18,8%); un'impresa su due ha una gestione familiare, con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria, mentre più limitato è il ricorso a una gestione manageriale esterna (il 17,8% delle imprese) o mista (il 33,0%).

Per quanto riguarda le specializzazioni, si conferma la maggiore presenza, rispetto al resto d'Italia, di alcuni segmenti che caratterizzano il territorio: le imprese rispondenti specializzate in E&D in Piemonte rappresentano ben il 12,6% (contro il 6,8% nelle altre regioni), così come sono leggermente più rappresentati i fornitori di moduli e sistemi (il 6,8% contro il 4,7% degli altri territori).

FIGURA 3.1 IMPRESE RISPONDENTI PER SEGMENTO DELLA FILIERA. ANNO 2022

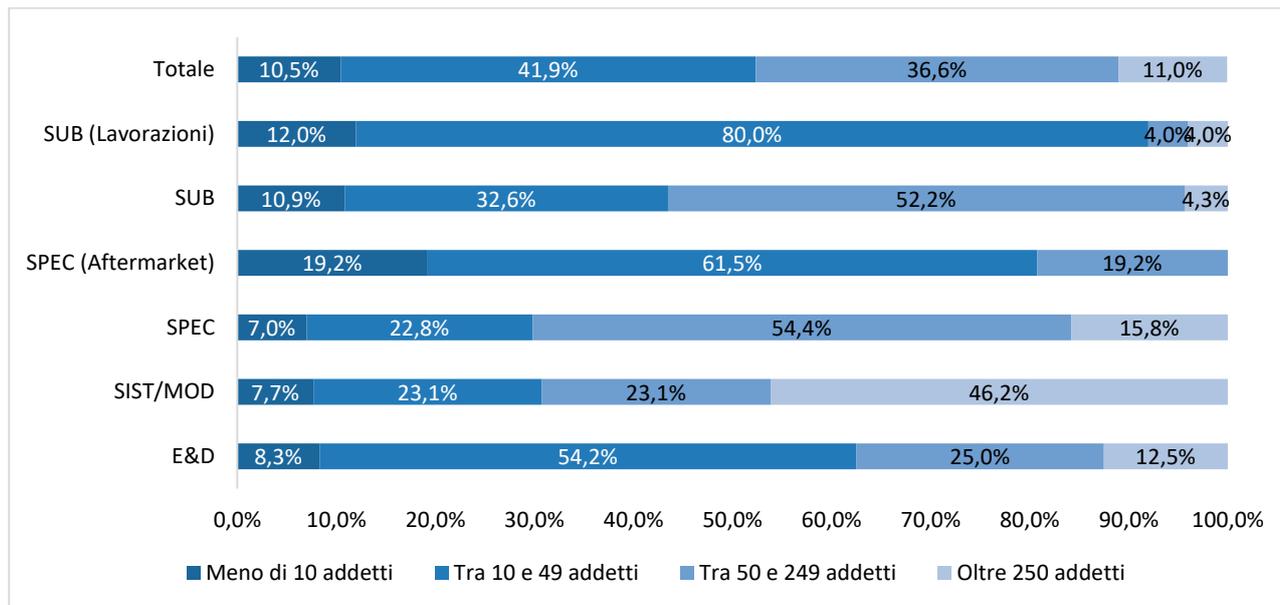


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Guardando al posizionamento nella piramide di fornitura, tra i rispondenti il 31,9% delle imprese si definisce Tier I, livello cui, similmente a quanto evidenziato nell'edizione precedente, è riconducibile poco meno del 70% dei fornitori di moduli e integratori di sistemi e ben il 79% degli E&D; in generale, la quota più rilevante di imprese (il 52,9%) ha dichiarato di operare come Tier II, mentre il restante 15,2% si colloca in posizioni inferiori.

I fornitori piemontesi si connotano per la prevalenza di imprese di piccola-media dimensione: la fascia per classi di addetti più rappresentata è infatti quella tra 10 e 49 dipendenti (il 41,9% del totale), seguita da quella tra 50 e 249 addetti (il 36,6%). In base al segmento di appartenenza nella filiera, si confermano alcune caratteristiche: i fornitori di moduli e sistemi sono principalmente imprese di medio/grande dimensione e, tra gli specialisti, prevale la classe tra i 50 e 249 addetti; per contro, tra i subfornitori delle lavorazioni, gli specialisti dell'aftermarket e tra gli E&D prevale la dimensione di impresa tra 10 e 49 addetti.

FIGURA 3.2 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PIEMONTESE RISPONDENTI PER DIMENSIONE E SEGMENTO DELLA FILIERA. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Nel complesso, le imprese piemontesi rispondenti nel 2022 hanno dato occupazione ad oltre 24.100 addetti, di cui il 62,3% direttamente impiegati nell'automotive.

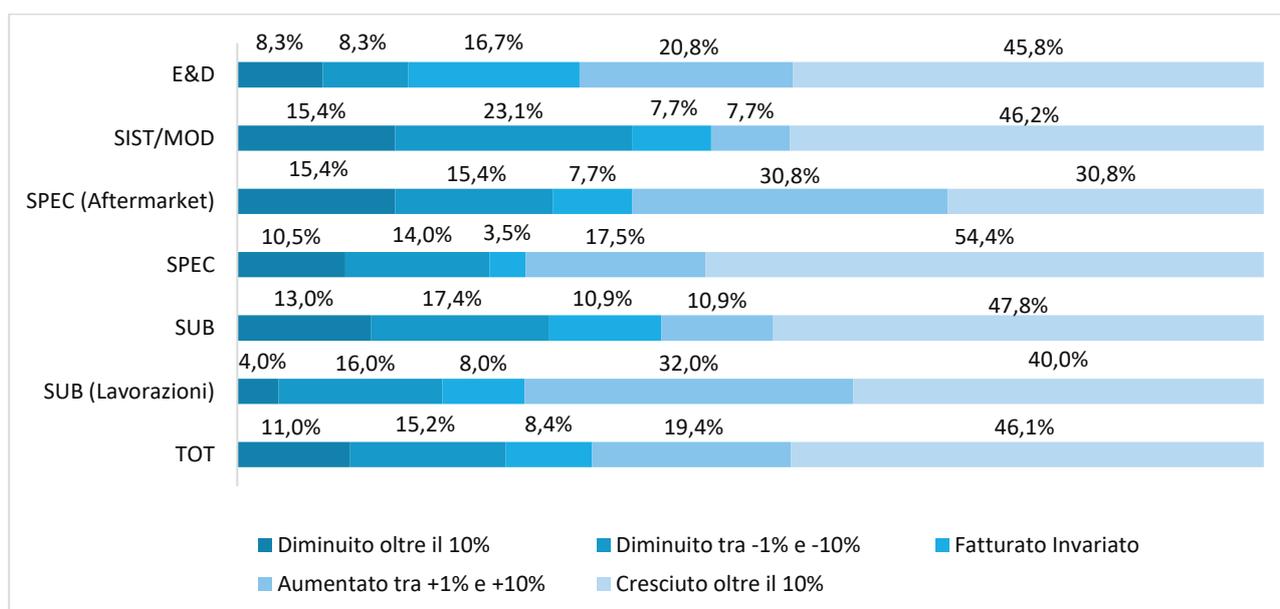
La quasi totalità delle imprese della filiera (il 93,7%) è attiva nel settore da oltre cinque anni ed è quindi ben radicata sul territorio piemontese; gli ambiti tecnologici in cui le imprese sono più attive convergono nel 63,4% dei casi verso la categoria "altra componentistica tradizionale", ovvero la produzione di parti e componenti realizzati per ogni tipologia di veicolo indipendentemente dalla sua alimentazione.

3.3 Andamento del fatturato e diversificazione produttiva

Nel corso del 2022 la componentistica automotive piemontese ha confermato le dinamiche di recupero già avviate nel 2021 dopo il periodo della crisi pandemica: nell'anno in esame, infatti, la ripresa si è tradotta nella crescita del fatturato complessivo delle imprese del settore, con particolare attenzione al mercato del primo impianto, che si rafforza sia per numero di imprese in esso operative sia per quota di ricavi originati. Anche la saturazione della capacità produttiva torna a risalire, dal 73,2% del 2021 al 76,1% del 2022, riducendo il gap con le altre regioni italiane dove, al contrario, la percentuale si è lievemente ridotta (dal 78,8% al 77,7%).

Il fatturato 2022 per le 191 imprese, pari complessivamente a 7,6 mld di euro, rafforza in valore l'andamento di crescita già registrato fra 2020 e 2021, quando passò da 5,8 a 6,4 mld di euro⁴⁰; rispetto a un anno prima la variazione percentuale è pari al +17,9% mentre rispetto al 2020 è stato registrato un incremento del +29,6%. Il fatturato delle imprese piemontesi rispondenti incide per oltre il 35% sul totale italiano, che supera i 21 mld di euro.

FIGURA 3.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO 2022 RISPETTO AL 2021



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

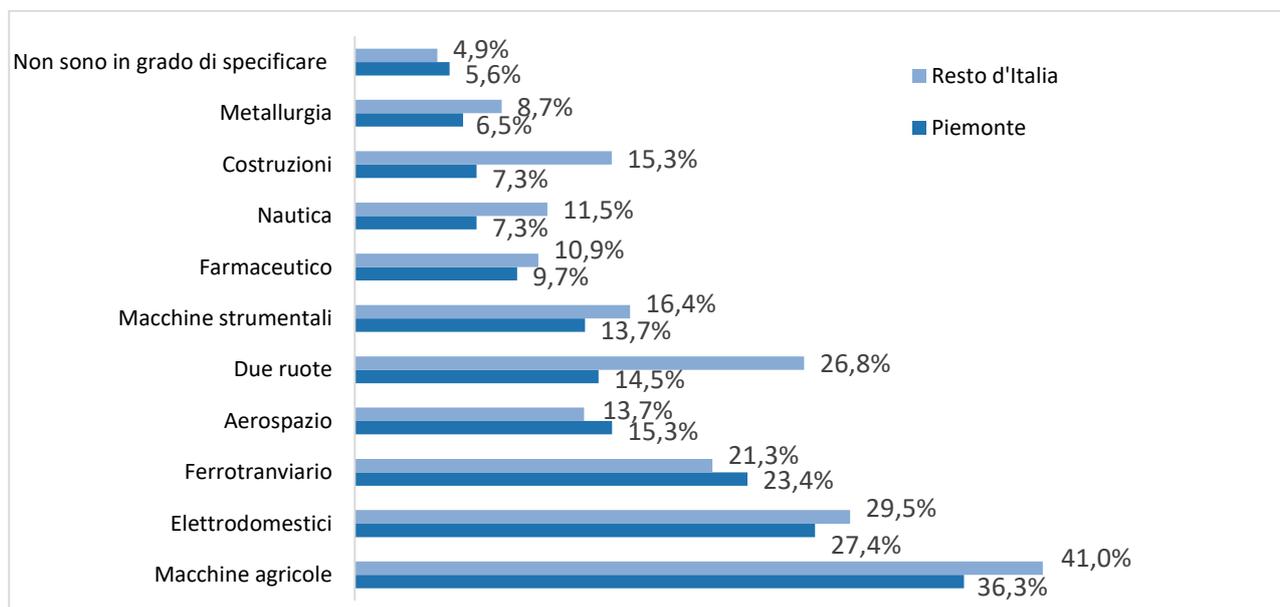
A questa dinamica contribuisce il 65,4% delle imprese che ha dichiarato un aumento del fatturato, rispetto al 26,2% che invece rileva un calo e all'8,4% che registra un fatturato invariato rispetto all'anno precedente. La percentuale di imprese in crescita è fisiologicamente calata rispetto al balzo in avanti manifestato nel 2021, quando oltre sette imprese su dieci hanno registrato ricavi in aumento dopo il blocco della produzione del periodo pandemico.

⁴⁰ Il confronto con i fatturati 2021 e 2020 è stato effettuato tenendo in considerazione il campione di imprese rispondenti nell'indagine corrente

Nell'ultimo anno, il peso della produzione automotive all'interno delle imprese piemontesi è rimasto stabile per la quota media del fatturato ad essa imputabile pari al 76% (a fronte del 73,8% del 2021), lievemente in crescita per gli addetti riferibili al settore corrispondente al 75% (rispetto al 71,0%).

Si consideri che le imprese che derivano la totalità del proprio fatturato dalla produzione automotive in Piemonte sono il 35% (il 34,4% nelle altre regioni italiane), valore pari a quello del 2020, mentre nel 2021 tale percentuale era salita al 36,8%. Fra le imprese che, al contrario, non operano in via esclusiva per l'automotive, la diversificazione opera prevalentemente a favore della produzione di macchine agricole (il 36,3% delle imprese) ed elettrodomestici (il 27,4%), seguiti da ferrotranviario e aerospazio, dove la quota di imprese piemontesi è più alta rispetto al resto d'Italia.

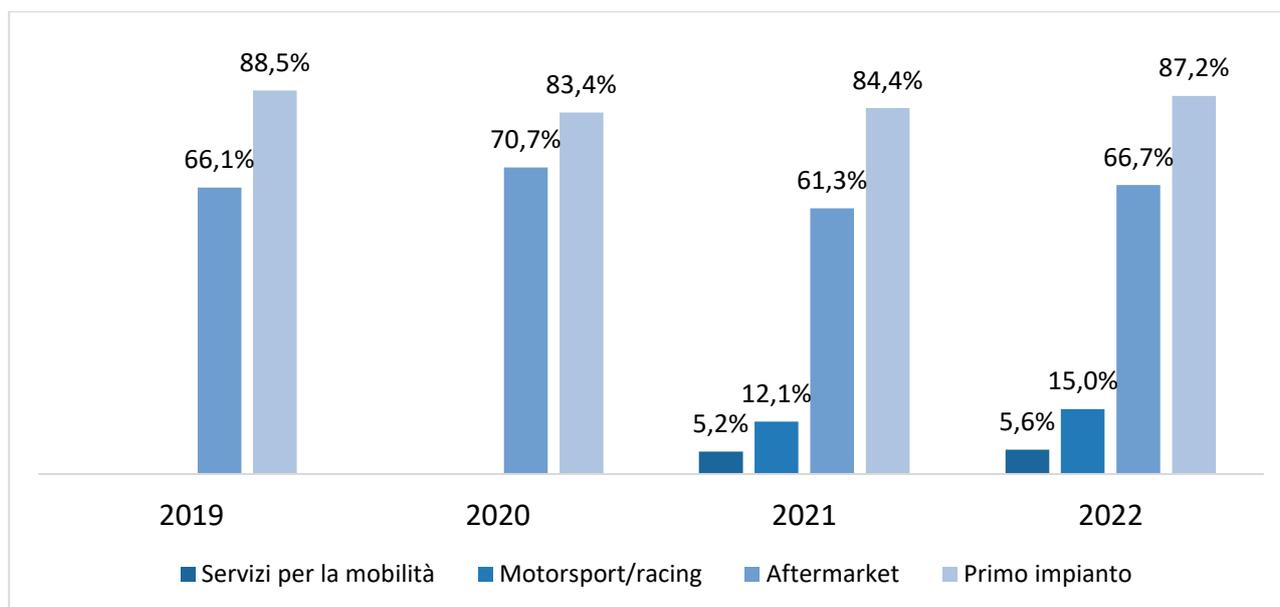
FIGURA 3.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER “ALTRI SETTORI DI DESTINAZIONE” DELLA PRODUZIONE (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Rispetto al settore automotive e al fatturato prodotto, si rileva nuovamente una crescita delle imprese che destinano le proprie vendite al mercato del primo impianto, che passano dall'84,4% all'87,2%, e così anche a quello dell'aftermarket, che dal 61,3% risale al 66,7%. Crescono anche le imprese impiegate nella produzione per il motorsport/racing (il 15%) e, seppur ancora contenute, quelle che operano nei servizi per la mobilità (il 5,6%).

FIGURA 3.5 I MERCATI DI DESTINAZIONE DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE PIEMONTESE⁴¹ (% DI IMPRESE). ANNI 2019- 2022



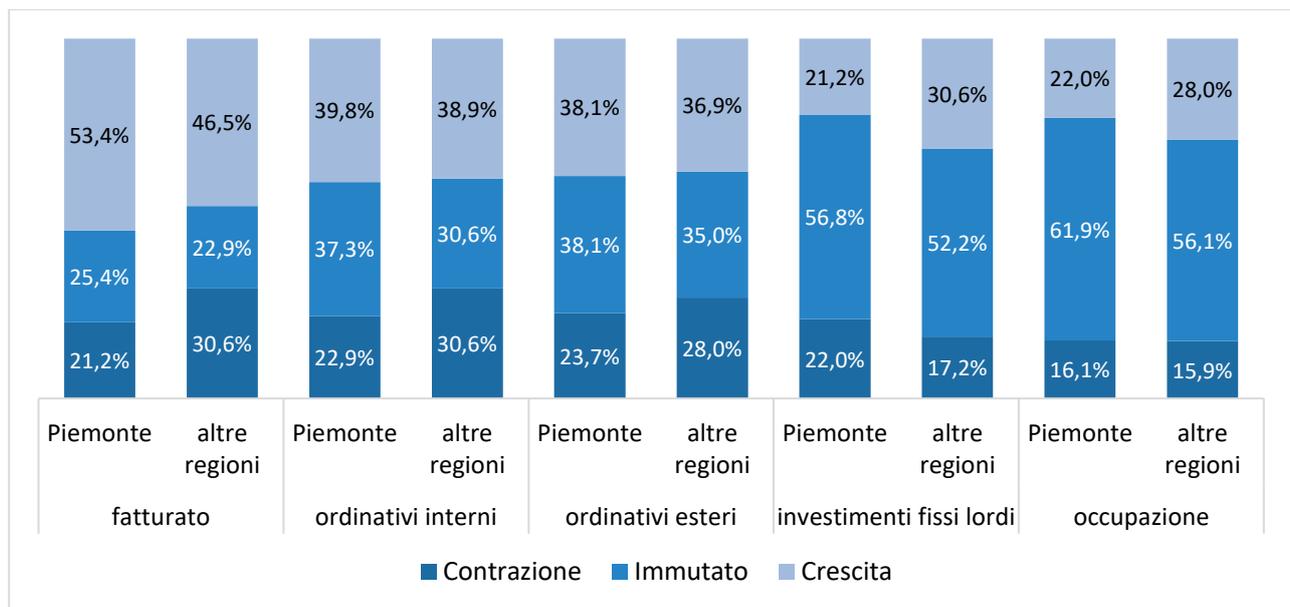
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Se si guarda la ripartizione del fatturato automotive aziendale rispetto a questi quattro segmenti di mercato, in media oltre il 70% dei ricavi proviene dal primo impianto e il 27,4% dall'aftermarket; ancora ridotto il peso derivante dal motorsport (1,9%) e dai servizi per la mobilità (lo 0,9%). Nel resto d'Italia solo il mercato del ricambio mantiene una quota media di fatturato analoga al Piemonte; risulta invece più elevata la percentuale originata dai servizi per la mobilità (il 2,5%) e da motorsport e racing (il 5,3%), mentre è decisamente inferiore quella del mercato del primo impianto (il 64,9%).

Nel mese di luglio 2023 al gruppo delle imprese rispondenti è stato chiesto di esprimere previsioni sull'andamento dell'anno 2023 rispetto a quello precedente, con particolare riferimento alla produzione automotive. Tra le imprese piemontesi prevale la quota di quante prevedono una crescita del fatturato (oltre il 53%) così come per gli ordinativi interni le attese sono ampiamente positive (il 39,8%). Per quanto riguarda le previsioni di ordinativi esteri, la percentuale di operatori che prevedono stazionarietà o crescita è la medesima (pari al 38,1%), mentre stabilità viene espressa da oltre sei imprese su dieci per l'occupazione e dal 57% per gli investimenti fissi lordi. Rispetto ai trend piemontesi, le dichiarazioni delle imprese aventi sede in altre regioni italiane rivelano previsioni di crescita maggiormente contenute per quanto concerne il fatturato automotive, ma sono più ottimistiche in relazione a investimenti fissi lordi e occupazione.

⁴¹ A partire dall'edizione 2022 dell'indagine, sono stati considerati anche i mercati del motorsport e dei servizi per la mobilità nella ripartizione del fatturato automotive aziendale.

FIGURA 3.6 PREVISIONI DI ANDAMENTO PER L'ANNO 2023 RISPETTO AL 2022, CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE (% DI IMPRESE)



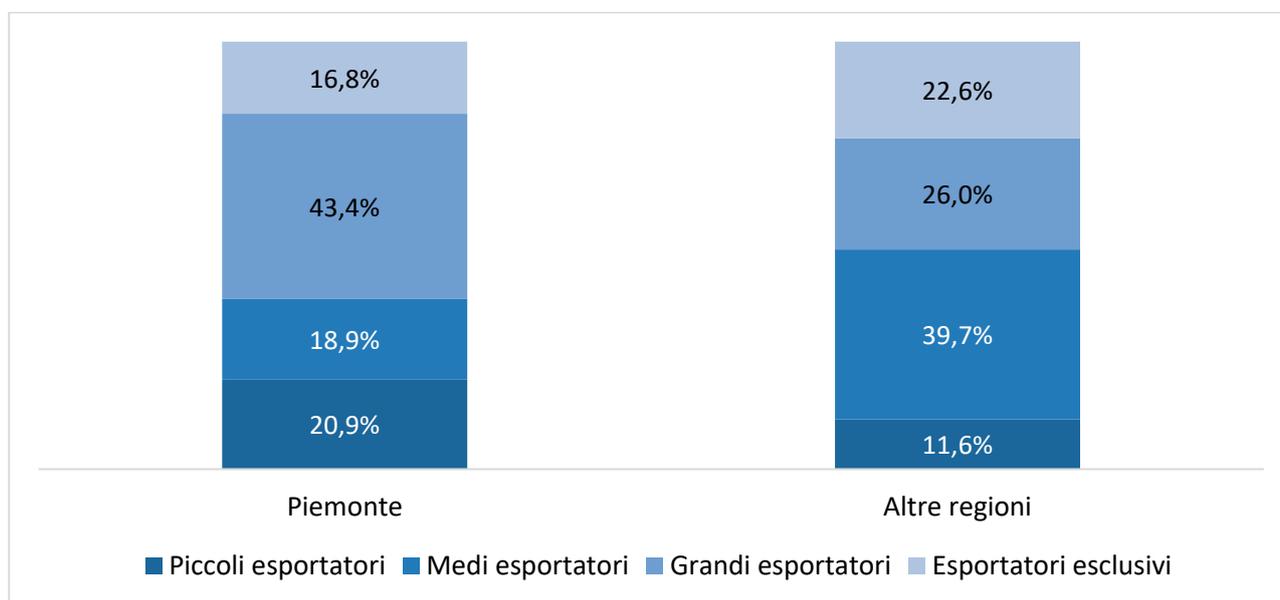
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

3.4 Internazionalizzazione delle imprese

Anche sul fronte del commercio estero il Piemonte conferma un trend di crescita sostenuta che, pur già avviato nel 2021, nel 2022 porta le vendite oltre confine di autoveicoli, carrozzerie, parti e componenti a superare gli 11,3 mld di euro⁴², valore mai raggiunto nell'ultimo decennio. L'incremento è del 36,6% rispetto agli 8,3 miliardi dell'anno precedente, ed è da imputare in prima battuta alle esportazioni di autoveicoli, che rappresentano oltre il 52% delle vendite e che nell'ultimo anno sono cresciute del +68,7%. Anche le vendite di parti e accessori, pari al 46% circa del totale, hanno registrato un aumento (+12,9%), così come quelle di carrozzerie (+21,5%), benché di peso poco superiore all'1%. Il Piemonte resta la prima regione italiana sia per valore delle esportazioni, sia per interscambio commerciale complessivo del comparto (19,2 mld di euro); Lombardia ed Emilia - Romagna seguono con un interscambio pari, rispettivamente, a 16,3 e 12,4 mld di euro (di cui 5,7 e 8,9 di export).

L'orientamento all'internazionalizzazione delle imprese piemontesi della filiera si rivela più spiccato anche dai risultati dell'indagine: l'81,6% delle rispondenti sono esportatrici, a fronte dell'80,0% delle imprese delle altre regioni italiane, e fra specialisti, sistemisti/modulisti e subfornitori questa percentuale supera il 90%. Tuttavia, la quota media di fatturato originato dalle esportazioni è leggermente più contenuta sul territorio piemontese (il solo gruppo delle imprese esportatrici è del 54,2%, contro il 59,2% del resto d'Italia), anche a fronte del fatto che in Piemonte è maggiore la presenza di medi esportatori (il 39,7% delle rispondenti esportatrici rispetto al 18,9% delle altre regioni) e decisamente inferiore la percentuale di grandi esportatori (il 26% contro il 43,4%).

FIGURA 3.7 GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT⁴³ (% DI IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

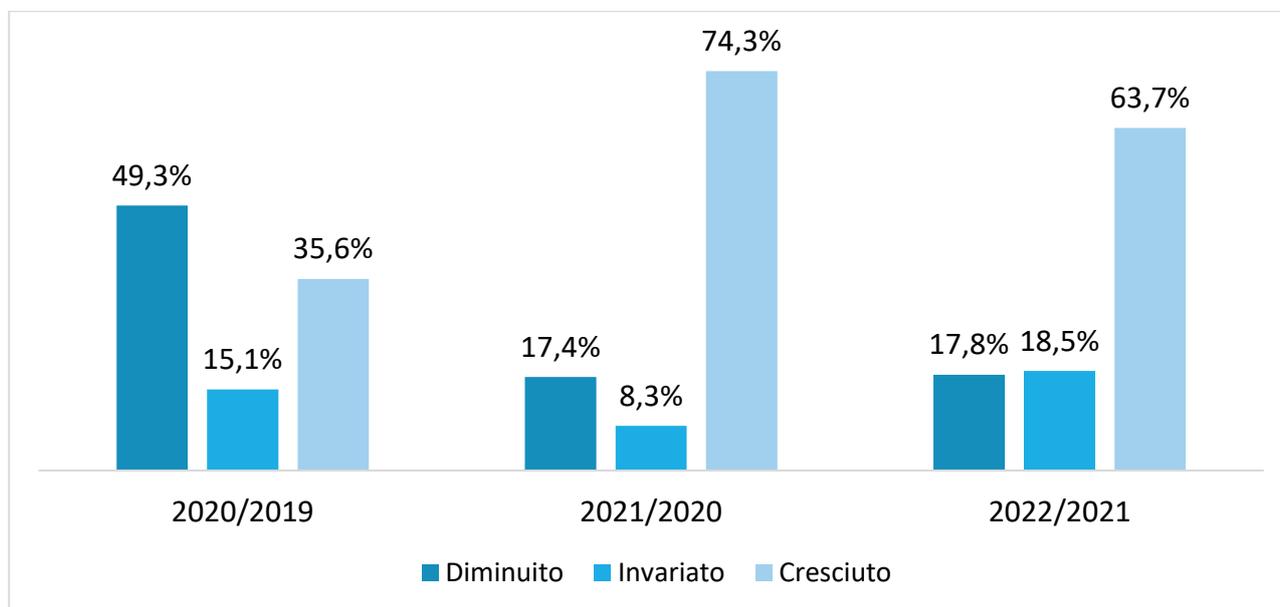
⁴² Dati Istat- banca dati Coeweb

⁴³ Per la definizione del grado di intensità dell'export, si veda il paragrafo sull'internazionalizzazione nel capitolo sulla componentistica italiana.

Per l'insieme delle imprese, la quota media di fatturato derivante dall'export è del 44,2% in Piemonte e del 47,4% nel resto d'Italia. Nel complesso, in Piemonte, oltre il 27% delle imprese dichiara di avere rapporti di fornitura con costruttori di veicoli esteri (il 23,8% nelle altre regioni). Per i fornitori piemontesi, oltre a Stellantis e IVECO, giocano un ruolo significativo anche gli OEM tedeschi che, per il 68,2% dei casi, risultano tra i principali clienti per fatturato automotive. Importante anche il ruolo degli OEM francesi (il 29,2%), Stellantis esclusa, e americani (il 18,2%). Più distanziati gli OEM asiatici, fra i quali prevalgono Giappone e Cina (entrambi il 5,8%).

Nel 2022, complessivamente il fatturato automotive estero ha registrato una variazione media annua non ponderata del +11,3%, sostenuta dal 63,7% delle imprese che ha dichiarato una crescita del fatturato derivante dall'export. La percentuale di imprese con un aumento del fatturato estero è diminuita rispetto all'anno scorso, coerentemente con le dinamiche complessive di fatturato, ma si è rafforzata la quota di aziende con ricavi invariati rispetto all'anno precedente (il 18,5%), mentre è rimasto stabile il numero di dichiarazioni di diminuzione del fatturato (il 17,8%).

FIGURA 3.8 VARIAZIONE % DEL FATTURATO AUTOMOTIVE ESTERO (% DI IMPRESE). ANNO 2022



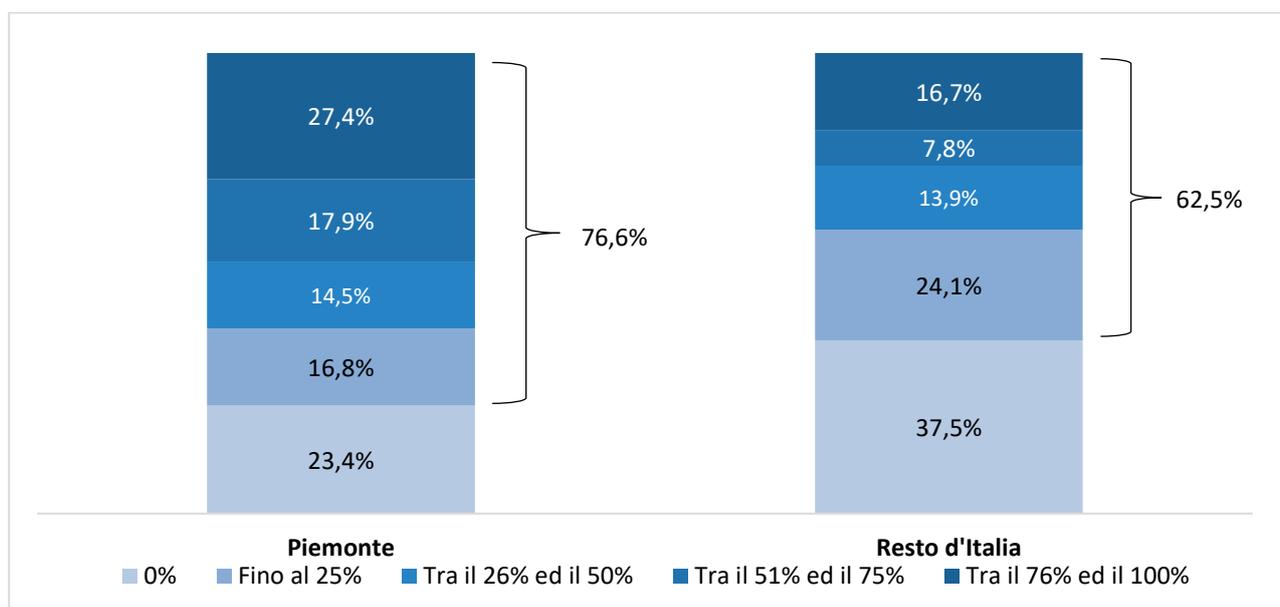
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

3.5 I rapporti con il Gruppo Stellantis

Per i business dei fornitori piemontesi nel 2022 le commesse verso i gruppi Stellantis/Iveco⁴⁴ è stato determinante: in termini economici tali player internazionali hanno contribuito a produrre in media, congiuntamente, il 44,3% del fatturato automotive delle imprese della filiera (il 29,1% nelle altre regioni italiane), percentuale che sale al 57,8% se si considerano le sole imprese che hanno dichiarato di aver avuto relazioni dirette con tali gruppi. I vertici della catena di fornitura confermano una strutturale dipendenza dagli stessi: tra i sistemisti e modulist e gli specialisti piemontesi oltre la metà del fatturato è stato generato grazie ai gruppi Stellantis/Iveco (rispettivamente in media il 70,2% e il 55,8%). I subfornitori, così come gli specialisti dell'aftermarket, rimangono i segmenti meno vincolati ai sopracitati gruppi industriali.

Nonostante tale quota media di fatturato sia leggermente inferiore a quella evidenziato nel 2021 (era il 49,6%) -calo dovuto ad un indebolimento dei rapporti di fornitura con Stellantis/Iveco nel mercato domestico- anche nel 2022 le relazioni con tali gruppi risultano più intense per il cluster regionale in confronto a quanto si rileva nel resto d'Italia. Il 76,6% dei rispondenti piemontesi ha dichiarato che parte del fatturato prodotto lo scorso anno proviene da rapporti diretti o indiretti con i due costruttori, valore che nel resto d'Italia si ferma a 62,5%. Se si esamina nel dettaglio l'incidenza dei gruppi sul giro d'affari, grazie a commesse verso gli stessi, il 45,3% delle stesse del Piemonte ha fatturato oltre la metà dei ricavi, contro il 24,5% delle altre imprese italiane.

FIGURA 3.9 FATTURATO AUTOMOTIVE GENERATO GRAZIE A STELLANTIS. ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

⁴⁴ Per mantenere un confronto con le passate edizioni, quest'anno le statistiche prendono in considerazione anche gli eventuali rapporti diretti o indiretti dei fornitori con IVECO che, a partire da gennaio 2022 è stata scorporata dal Gruppo CNH Industrial, diventando così società indipendente.

A conferma dell'importanza che il territorio riveste per le strategie di Stellantis, nella primavera 2023 è stato avviato l'investimento per il primo hub di Economia Circolare a Mirafiori, attraverso la fase di selezione del personale interno, con lo scopo di promuovere un modello di business sostenibile. Nella seconda metà dell'anno, il Gruppo individuerà altre 200 risorse da coinvolgere sul fronte produttivo e gestionale, prevedendo un ulteriore incremento di personale correlato alla salita produttiva dell'impianto. La costruzione dell'hub rientra nel piano strategico "Dare Forward 2030", presentato in primavera 2022 agli stakeholder del territorio e sigilla la volontà del Gruppo di continuare ad investire nella regione.

A seguito della strategia imprenditoriale adottata da Stellantis, il 36,3% dei fornitori piemontesi ha dichiarato di aver già effettuato (o di prevedere di farlo entro il prossimo anno) investimenti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze del personale e il 31,3% di aver pianificato investimenti in R&S o aver avviato progetti di innovazione. Rilevante è anche la percentuale delle imprese che ha avviato relazioni di fornitura per servire più brand del Gruppo (il 21,1%), mentre meno impattante risulta essere la crescita dimensionale dell'impresa (attraverso l'acquisizione e/o fusione), così come la riduzione dei rapporti di fornitura con il player internazionale.

TABELLA 3.2 AZIONI INTRAPRESE DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLA STRATEGIA ADOTTATA DA STELLANTIS. ANNO 2022

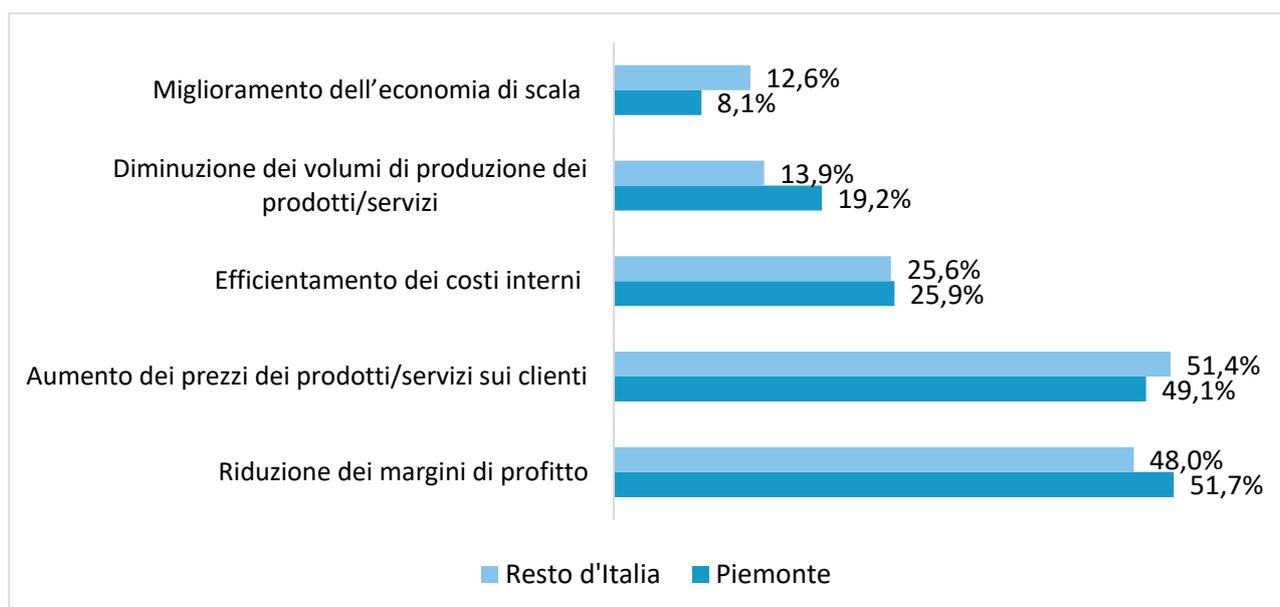
	Ha già intrapreso/Ha intenzione di intraprendere nei prossimi 12 mesi	Il quadro di incertezza non ci permette di pianificare strategie a breve-medio termine	Non abbiamo apportato cambiamenti in merito e non abbiamo intenzione di farlo prossimamente
Investimenti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze	36,3%	23,8%	40,0%
Pianificazione di investimenti o avvio di progetti di innovazione	31,3%	28,8%	39,9%
Avvio relazioni di fornitura per servire più brand del gruppo	21,1%	24,3%	54,6%
Operazioni e/o progetti per l'accesso a risorse finanziarie	19,7%	23,0%	57,2%
Crescita dimensionale attraverso l'acquisizione e/o fusione	7,6%	18,5%	73,9%
Operazioni e/o progetti di internazionalizzazione	13,2%	21,1%	65,8%
Riduzione rapporti di fornitura	3,3%	24,5%	72,2%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

3.6 Strategie d'impresa

Lo scenario internazionale ancora nel 2022 è stato caratterizzato da diversi fattori di incertezza e potenziale instabilità. Fra questi ha giocato un ruolo importante l'aumento dei costi delle materie prime e dell'energia. Per le imprese piemontesi, la riduzione dei margini di profitto e l'aumento dei prezzi di prodotti e servizi a carico dei clienti rappresentano le principali conseguenze, seguite da un efficientamento dei costi interni (p.e. riduzione del personale, chiusura sedi operative, concentrazione della produzione in determinati periodi, ecc.) e dalla diminuzione dei volumi di produzione dei prodotti e dei servizi. Nel complesso, tuttavia, la filiera si è dimostrata robusta rispetto alla crisi delle materie prime e dei semiconduttori: il 58,7% delle imprese ha avuto solo problemi estemporanei di approvvigionamento, mentre poco meno del 27% non ne ha rilevati; fra le imprese che invece hanno riscontrato difficoltà (poco meno del 15%), in netta prevalenza si è trattato di problemi prolungati di approvvigionamento che però non hanno costretto a riorganizzazioni della propria filiera. Due imprese su tre – fra quante hanno rilevato criticità nei processi di approvvigionamento – hanno comunque trovato la soluzione ricorrendo ad altri fornitori italiani o esteri senza particolari preferenze.

FIGURA 3.10 AUMENTO DEI COSTI DELLE MATERIE PRIME E PRINCIPALI CONSEGUENZE* (% DI IMPRESE). ANNO 2022



* Somma voti elevati (4 e 5) in una scala da 1-per nulla a 5- molto

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Guardando al futuro prossimo e tenendo conto dei cambiamenti che sta attraversando il settore automotive, le imprese piemontesi ritengono che per poter investire sulla propria competitività sia importante operare nella direzione di una diversificazione in altri settori (con una valutazione medio-alta di opportunità per il 60%) mentre è inferiore la quota di quante, con lo stesso fine, guardano ad operazioni di natura industriale (il 39%). Questo dovrà avvenire anche a fronte degli effetti di fattori esterni che stanno inevitabilmente influenzando le strategie d'impresa: in primo luogo il rallentamento del quadro economico mondiale, connesso anche alle tensioni geopolitiche internazionali (il conflitto russo-ucraino, le tensioni fra USA e Cina), ma anche le strategie che metteranno in atto sia le case

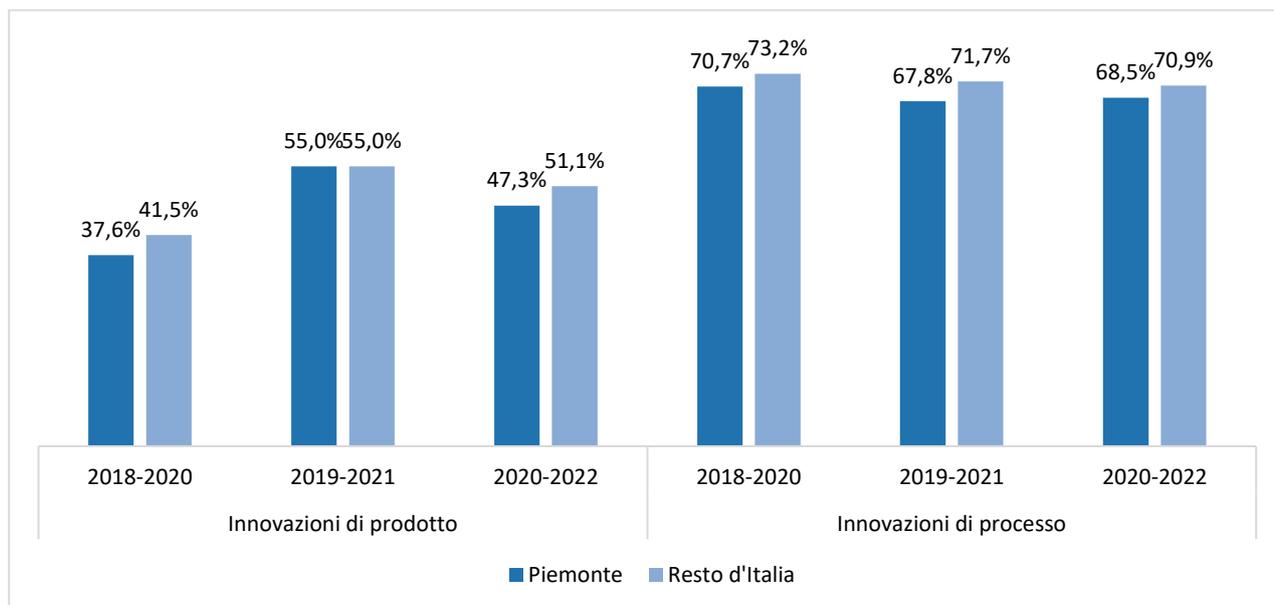
automobilistiche europee (p.e. strategie local to local, standardizzazione delle piattaforme, etc.), sia quelle cinesi con il loro probabile ingresso in Europa, e la conseguente possibile realizzazione di stabilimenti.

3.7 L'innovazione e la spesa in R&S

Rimane stabile, rispetto al triennio passato, la percentuale delle imprese piemontesi che ha dichiarato di aver effettuato almeno un'innovazione di processo e/o di prodotto tra il 2020 ed il 2022 (il 76,1% contro il 79,4% delle altre regioni italiane).

Se le innovazioni di processo hanno riguardato il 68,5% dei fornitori regionali- valore invariato rispetto al 2021 quando raggiungevano quota 67,8%- quelle di prodotto hanno registrato una battuta d'arresto interessando il 47,3% dei rispondenti piemontesi (contro il 55,0% dell'anno precedente).

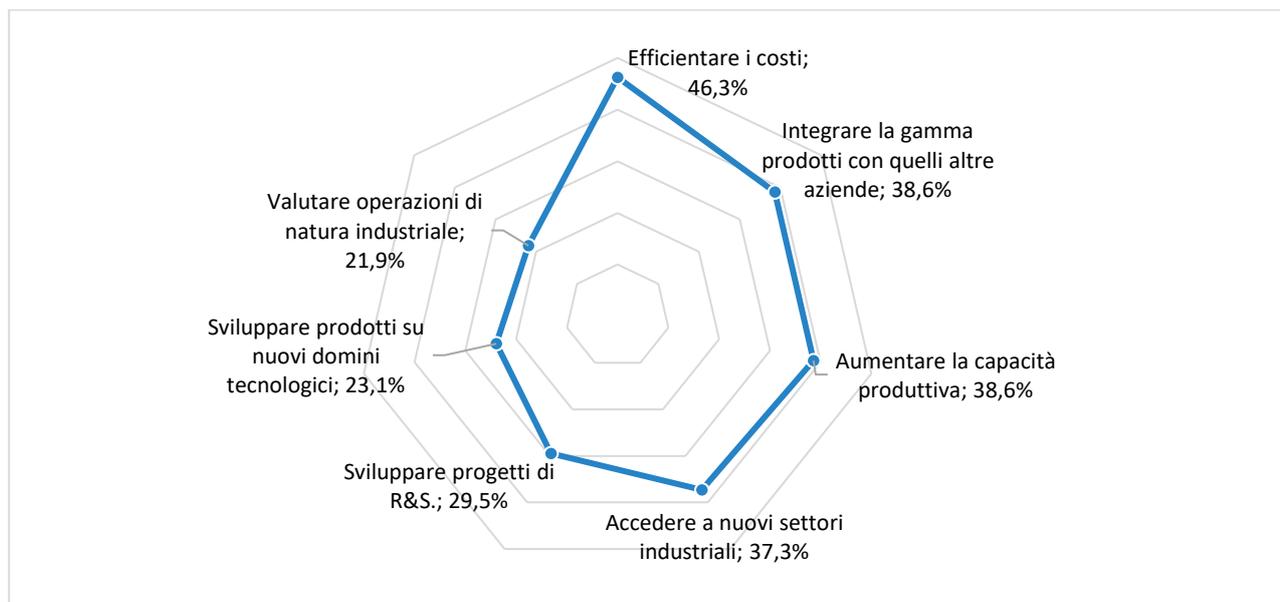
FIGURA 3.11 INNOVAZIONI DI PRODOTTO E DI PROCESSO. VALORE % NEI VARI TRIENNI



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In generale, le attività di ricerca sono prevalentemente svolte in-house, ovvero direttamente dalle stesse imprese senza il ricorso di collaborazioni esterne con altri soggetti pubblici o privati; tuttavia, le “partnership innovative” rimangono strategiche nelle innovazioni sia di prodotto (il 31,0%), sia di processo (il 41,3%). A conferma dell'importanza che rivestono le collaborazioni tra imprese nel mondo dell'innovazione, tra le varie finalità per cui i fornitori piemontesi hanno attivato cooperazioni, lo sviluppo di prodotti su nuovi domini tecnologici (il 23,1% degli operatori) ed il potenziamento di progetti di R&S (il 29,5%) sono tra gli obiettivi principali.

FIGURA 3.12 OBIETTIVI PER CUI SONO STATE ATTIVATE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE. ANNO 2022



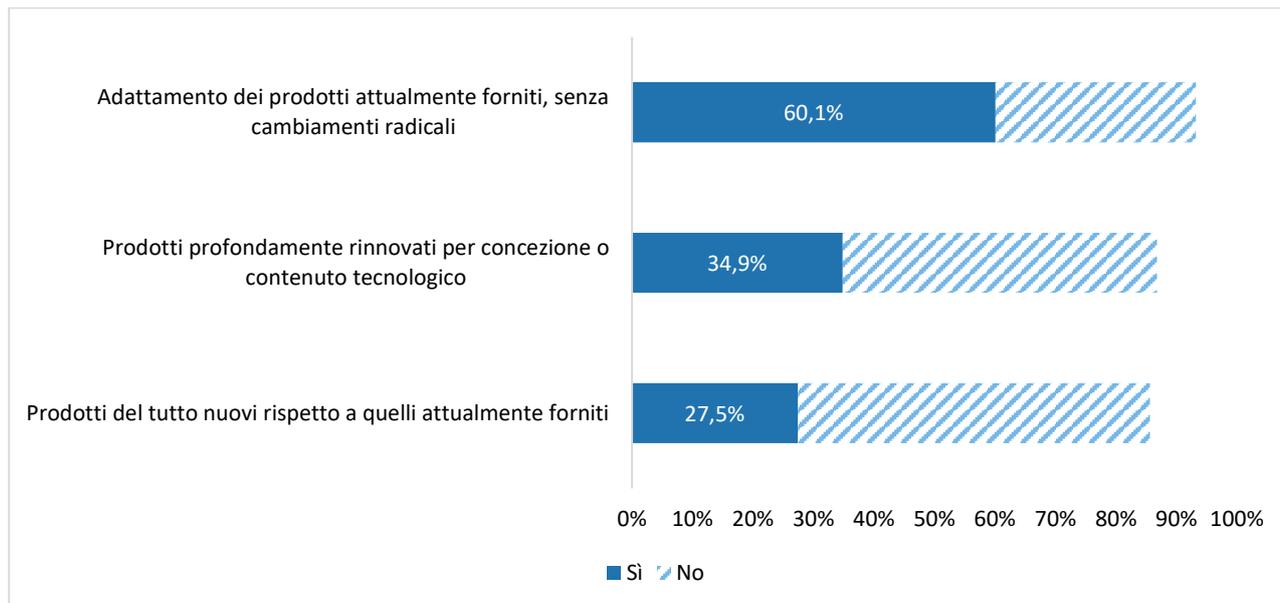
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

I vertici della piramide di fornitura continuano a trainare l'innovazione: se nel complesso il 62,8% dei fornitori regionali ha destinato almeno una parte del fatturato 2022 in investimenti in R&S, questa percentuale sale al 73,7% tra gli specialisti e raggiunge il 75,0% tra gli E&D. Analogamente, gli addetti destinati alla ricerca sono più elevati nelle imprese che investono maggiormente in queste attività (il 65,4% del totale), così come raggiunge i picchi più elevati anche la percentuale di addetti in possesso di un diploma di laurea (l'87,4% delle imprese complessive ha almeno un laureato).

In questa delicata fase di transizione tecnologica che il settore sta attraversando, è importante anche programmare strategie volte a rinnovare del tutto (o in parte) i prodotti imprenditoriali. Per tale motivo in questa edizione dell'Osservatorio, per la prima volta è stato chiesto alle imprese quali strategie di prodotto ritenessero realisticamente di porre in atto nel prossimo triennio (2023-2025).

Ben il 75% dei fornitori piemontesi ha dichiarato di prevedere almeno una strategia di prodotto per il settore automotive nei prossimi anni, percentuale in linea con quanto registrato tra le altre regioni italiane (il 75,3%).

FIGURA 3.13 STRATEGIE DI PRODOTTO PREVISTE NEL SETTORE AUTO DALLE IMPRESE PER IL TRIENNIO 2023-2025



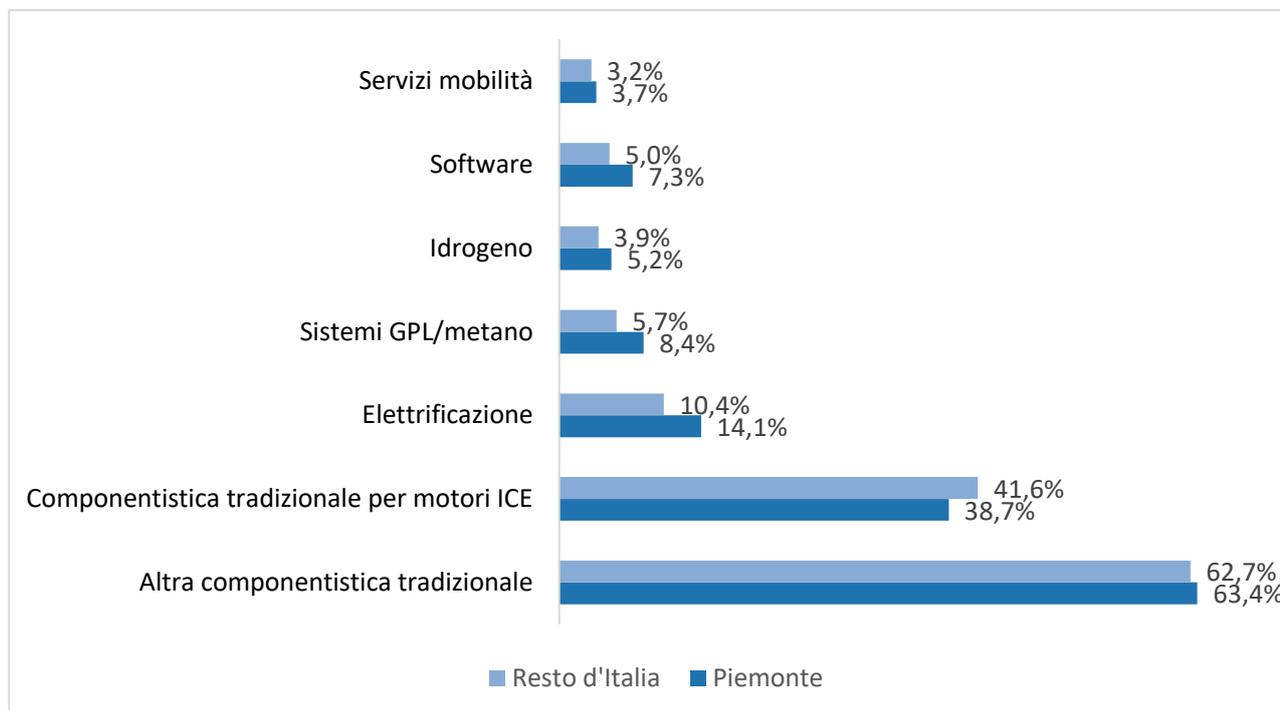
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Sebbene nel 60,1% dei casi le imprese prevedano di adattare prodotti già presenti senza cambiamenti radicali, l'introduzione di prodotti profondamente rinnovati per concezione o per contenuto tecnologico interesserà il 34,9% dei fornitori.

3.8 Posizionamento e trend emergenti

Il posizionamento sul mercato delle imprese dell'automotive è ormai fortemente condizionato dai nuovi ambiti tecnologici e dal processo di transizione ecologica che coinvolge a pieno titolo anche la mobilità. In Piemonte, ad oggi, la componentistica tradizionale e quella destinata ai motori ICE rappresentano i principali ambiti tecnologici per il 63,4% e il 38,7% delle imprese. Il 10,4% opera anche nella produzione di componentistica e nei servizi per l'elettrificazione, mentre è ancora contenuta la specializzazione in altre tecnologie, quali l'idrogeno (il 5,2%) o i prodotti/software per i veicoli connessi e autonomi (il 7,3%).

FIGURA 3.14 IMPRESE RISPONDENTI PER AMBITO TECNOLOGICO DELL'AUTOMOTIVE IN CUI SONO ATTIVE (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022

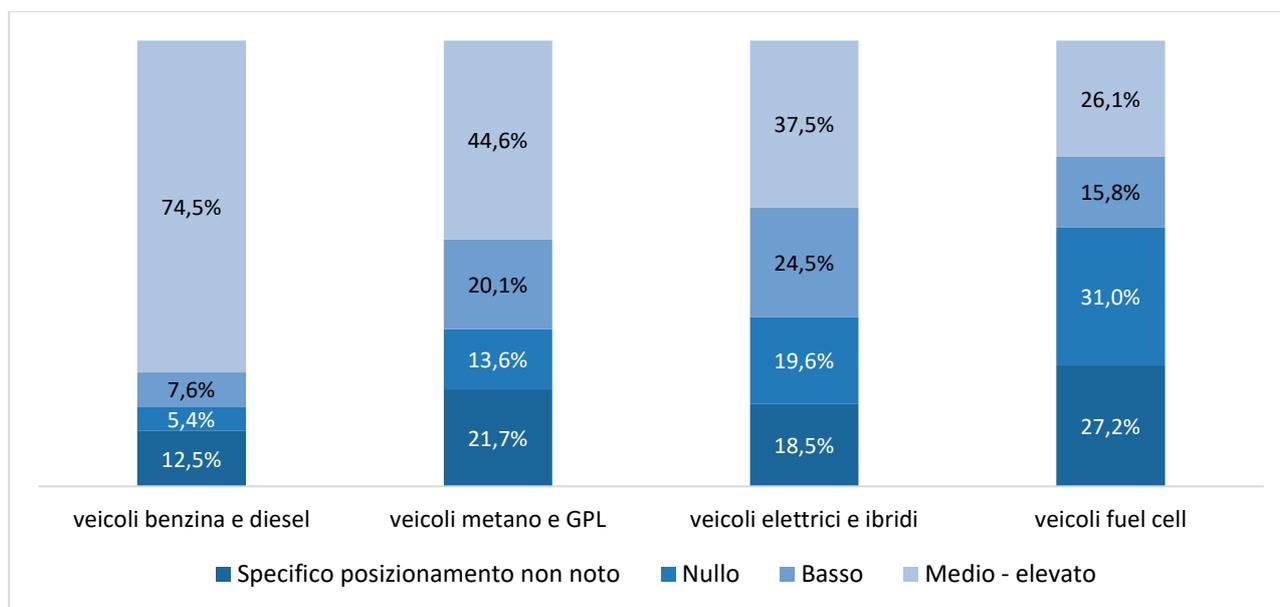


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Rispetto al tema dell'elettrificazione, si affianca anche la quota di imprese che dichiarano di avere in essere rapporti di fornitura con costruttori di veicoli elettrici (il 22%), percentuale che sale fra gli E&D (oltre il 52%), gli specialisti (il 34%) e i sistemisti/modulisti (poco meno del 31%). Resta ancora importante il peso delle imprese (il 19%) che non conoscono la destinazione finale del prodotto.

La produzione di veicoli elettrici sta facendo i conti anche con il fatto che, a partire dal 2022, i principali costruttori cinesi hanno iniziato a vendere le auto (principalmente elettriche o ibride) sul mercato europeo. Per il 47% delle imprese piemontesi della filiera automotive è ancora difficile valutare se si tratta di un'opportunità o di una minaccia. Fra quante hanno espresso un'opinione, prevale il timore che si configuri come una minaccia (quasi il 39%), più che l'attesa in chiave di un'opportunità (il 14,5%). Chi vede la penetrazione cinese come un'occasione, in primo luogo, valuta positivamente soprattutto i potenziali cambiamenti dei volumi della fornitura grazie a nuove commesse ma anche la possibilità di avviare nuove collaborazioni in grado di favorire il trasferimento di know-how e competenze e l'eventuale apertura di stabilimenti produttivi in Europa.

FIGURA 3.15 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN (% IMPRESE). ANNO 2022



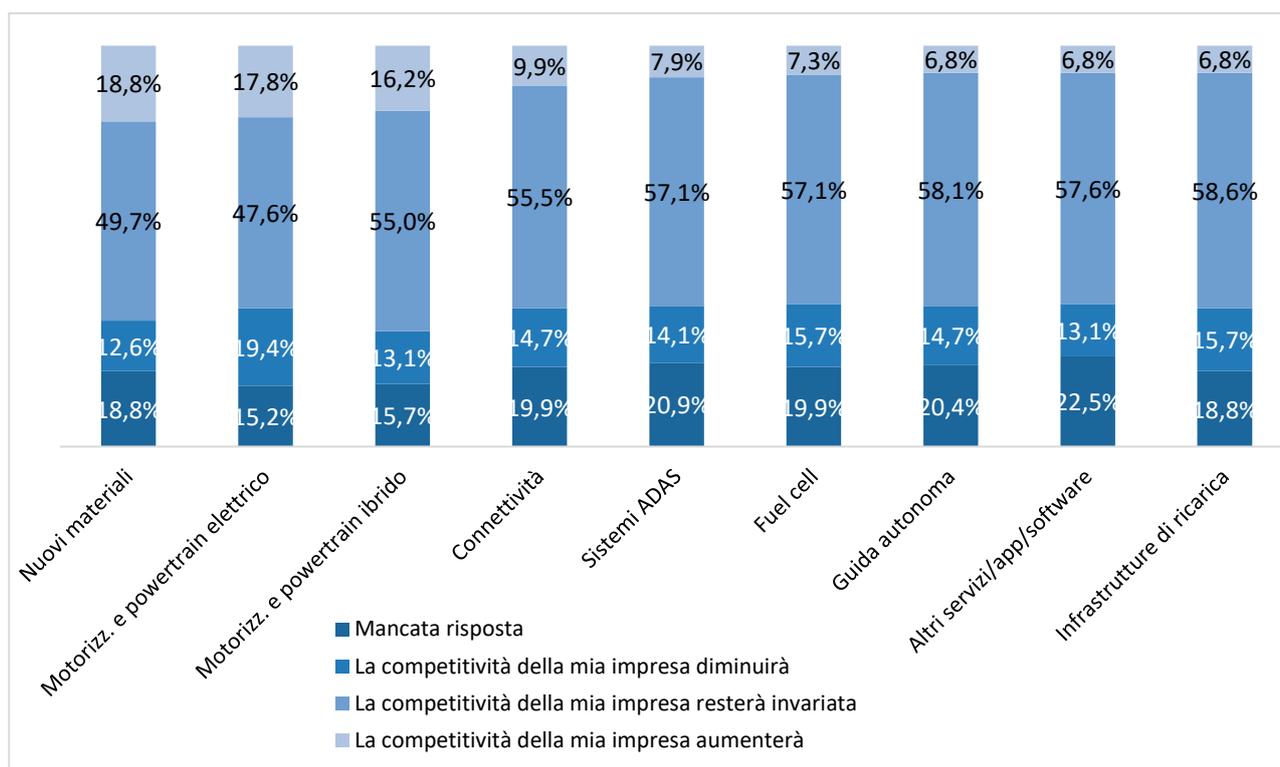
* In una scala da 1- per nulla posizionata - a 5 - ben posizionata: 4 e 5 con posizionamento medio – elevato, 2 e 3 con posizionamento basso.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Fra le imprese in grado di valutare il proprio posizionamento sui mercati in relazione alle diverse tipologie di powertrain, oltre sette su dieci si riconoscono una posizione consolidata nella produzione di veicoli con motori a combustione interna. Nel mercato dei motori a metano/GPL e in quello dei veicoli elettrici o ibridi, le imprese con un posizionamento medio – elevato sono rispettivamente il 44,6% e il 37,5%. Per quanto concerne, infine, i veicoli fuel cell quasi un'impresa piemontese su tre reputa di non avere ancora una collocazione su questo segmento di mercato, mentre oltre il 27% ancora non conosce il suo specifico posizionamento.

In una prospettiva di medio termine, tuttavia, la netta maggioranza delle imprese piemontesi ritiene che la propria competitività resterà invariata anche a fronte dell'impatto delle nuove tecnologie. Ad oggi, solo per gli investimenti in nuovi materiali e alleggerimento del veicolo e per quelli orientati all'elettrificazione o al powertrain ibrido, il numero di imprese che prevedono un aumento di competitività (rispettivamente pari al 18,8%, al 17,8% e al 16,2%) supera quello di quante ne temono una diminuzione. Per tutte le altre tecnologie, al netto di chi non vede cambiamenti all'orizzonte, il saldo fra previsioni di calo e di incremento della competitività è negativo.

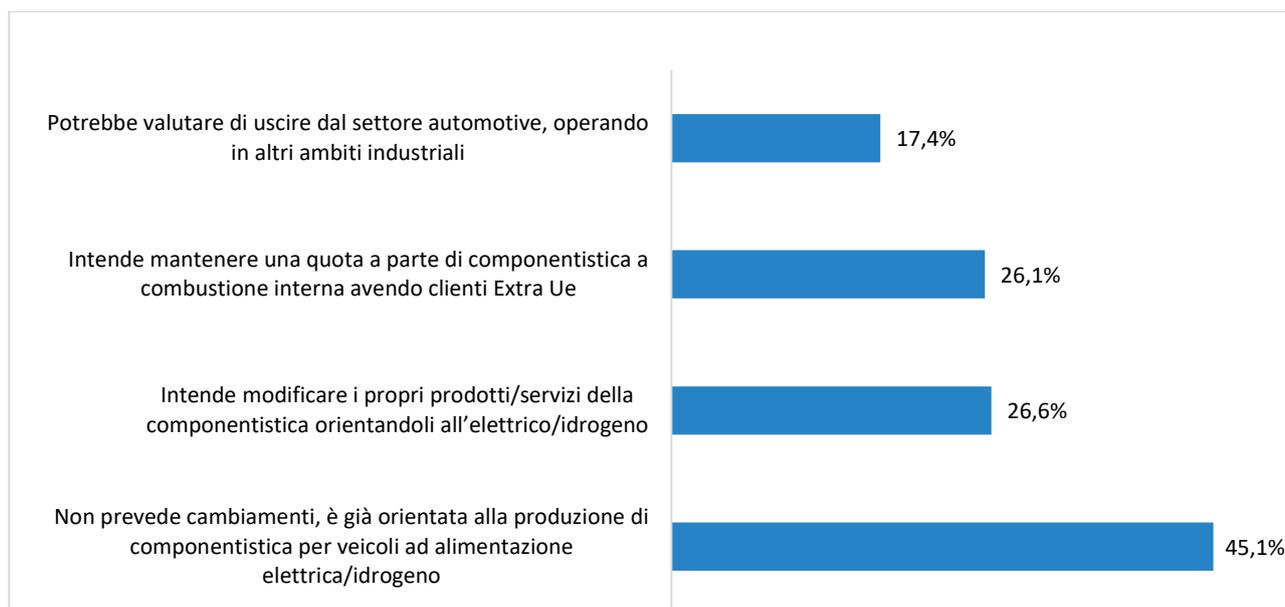
FIGURA 3.16 NUOVE TECNOLOGIE E IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI CINQUE ANNI (% IMPRESE, DOMANDA FACOLTATIVA). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'attuale posizionamento di mercato deve anche fare i conti con l'approvazione, da parte degli organi comunitari europei, dello stop alla vendita in Europa delle automobili nuove con motore a combustione interna a partire dal 2035. In prospettiva, il 54,9% delle imprese piemontesi prevede di affrontare questo stop con l'attuazione di cambiamenti interni (a fronte del 58,8% delle altre regioni): in particolare, il 26,6% delle rispondenti intende modificare i propri prodotti/servizi della componentistica orientandoli all'elettrico/idrogeno e una percentuale analoga (il 26,1%) prevede di mantenere una quota a parte di componentistica a combustione interna avendo clienti collocati in mercati Extra Ue. Infine, una più contenuta quota di imprese (di poco superiore al 17%) sta valutando anche la possibilità di uscire dal settore automotive, avendo già messo in atto processi di diversificazione produttiva in altri ambiti industriali.

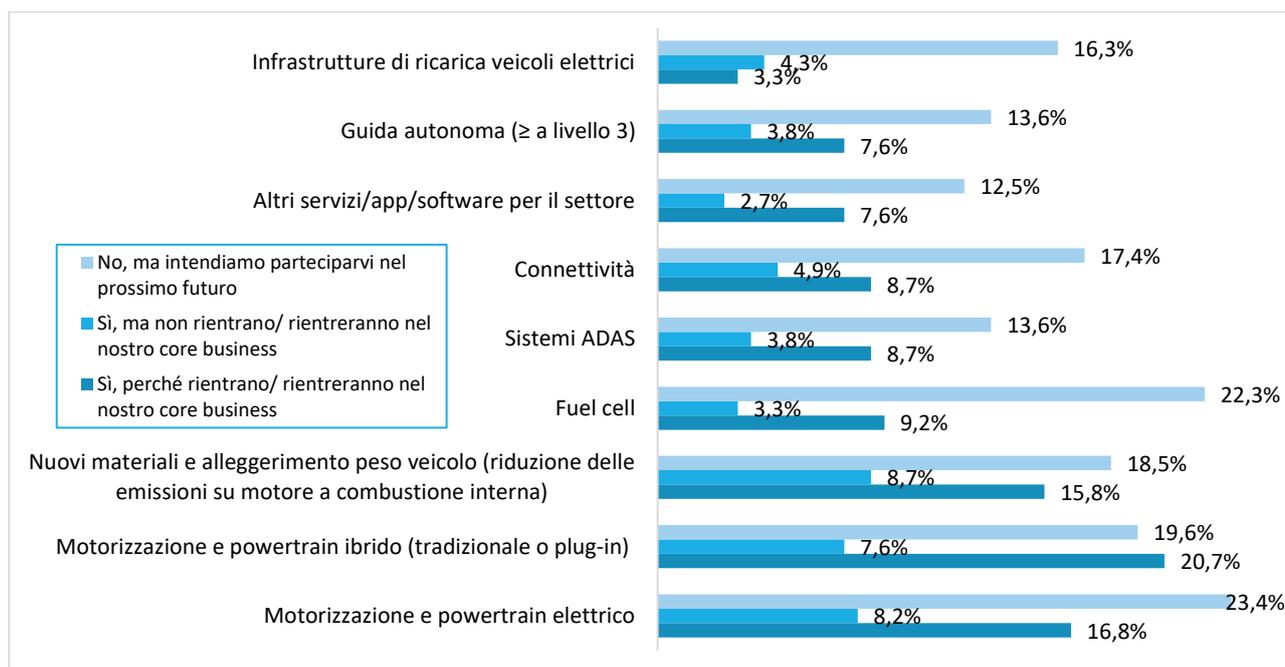
FIGURA 3.17 CAMBIAMENTI PRODOTTI DALLE IMPRESE A SEGUITO DELLO STOP AI MOTORI BENZINA E DIESEL DAL 2035 (% IMPRESE, RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Sempre in relazione ai nuovi trend, è aumentata anche la percentuale di imprese piemontesi che nell'ultimo triennio ha preso parte o intende partecipare nel prossimo futuro a progetti connessi allo sviluppo delle nuove alimentazioni e tecnologie, passando dal 56,4% al 61,4% e avvicinandosi al dato relativo al resto d'Italia (62,7%). L'incremento è dovuto in particolare a quelle imprese che non hanno ancora in corso progetti di sviluppo prodotto che utilizzano le nuove tecnologie ma che però intendono parteciparvi nel breve periodo. Resta ovviamente dominante l'impegno delle imprese piemontesi ad operare in ambito motorizzazione e powertrain elettrico o ibrido, ma anche nello sviluppo di nuovi materiali e nell'alleggerimento del peso del veicolo. In termini prospettici, nel prossimo futuro le imprese sembrano interessate a prendere parte soprattutto a progetti su fuel cell, connettività e infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici.

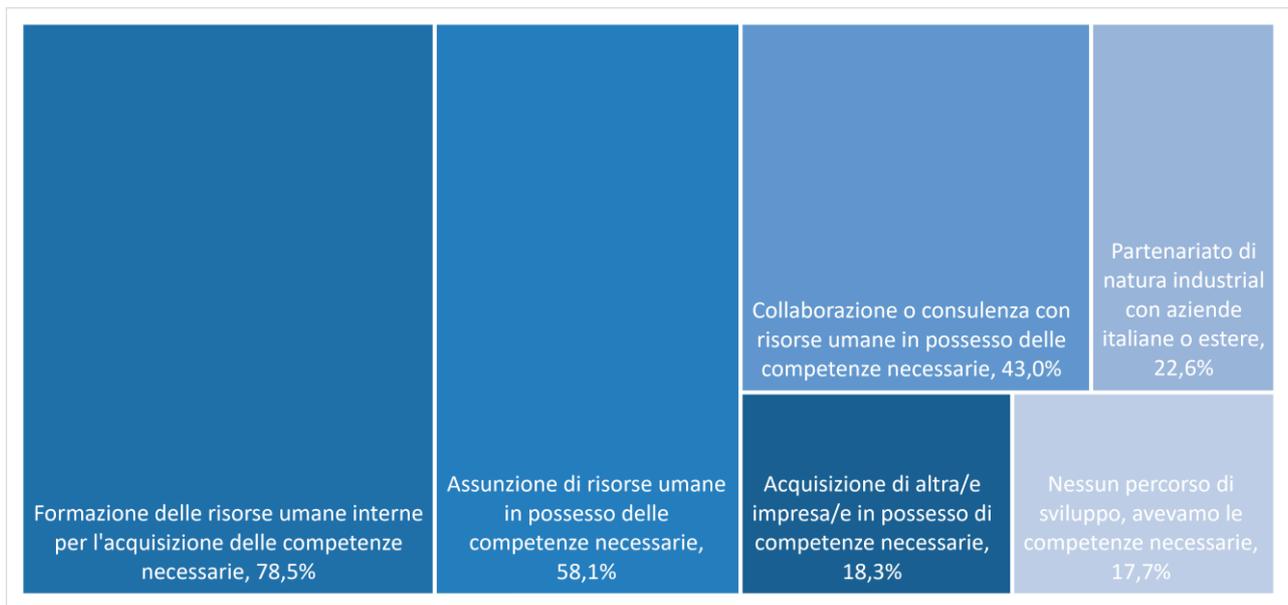
FIGURA 3.18 PARTECIPAZIONE E PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO (% IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Lo sviluppo di progetti orientati specificatamente su nuove tecnologie non può prescindere dall'investire su risorse e competenze specifiche. Sul totale di imprese che hanno partecipato o hanno intenzione di prendere parte a progettualità di questa natura, poco meno del 18% dichiara di avere già le competenze necessarie e di non dover investire ulteriormente nella formazione di capitale umano; nel 2021 questa percentuale era pari al 15,8%. Fra le imprese che, invece, hanno la necessità di potenziare le competenze connesse alle nuove tecnologie, prevale l'opzione di formare il personale già presente in azienda (il 78,5%), seguita dalla scelta di effettuare nuove assunzioni di risorse umane che siano in possesso delle competenze necessarie (il 58,1%), o di attivare rapporti di collaborazione con consulenti che ne siano dotati (il 43,0%). È più raro che si opti per partenariati di natura industriale o che si scelga di acquisire altre imprese che già posseggano al loro interno le competenze necessarie.

FIGURA 3.19 REPERIMENTO DI NUOVE RISORSE UMANE E COMPETENZE PER PROGETTI TECNOLOGICI (% DI IMPRESE). ANNO 2022



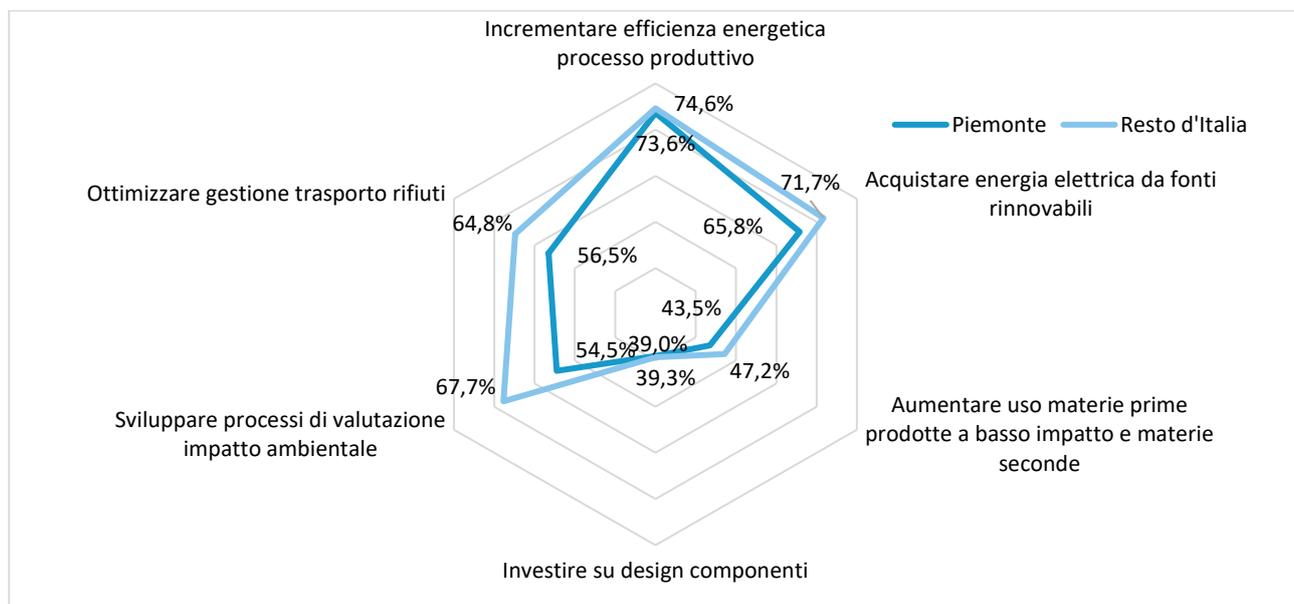
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

3.9 Transizione ecologica e sostenibilità

All'evoluzione in campo tecnologico si affianca anche il processo di transizione ecologica: il posizionamento sul mercato della componentistica automotive non può non tener conto della capacità delle imprese di gestire il proprio impatto ambientale, così come quello sociale e in termini di governance. L'orientamento verso un modello di business sostenibile è sempre più garanzia di sopravvivenza delle imprese, anche grazie al miglioramento che può produrre in termini di merito creditizio: la responsabilità imprenditoriale è ormai centrale per integrare, all'interno del processo produttivo di un'impresa, gli aspetti economici con le dimensioni di governance, sociali e ambientali riassumibili nell'acronimo "ESG" (Environmental, Social and Governance).

Per quanto concerne il tema della transizione ecologica, in Piemonte l'88% delle imprese della filiera ha intrapreso o ha intenzione di intraprendere nei prossimi 12 mesi azioni a favore di decarbonizzazione ed economia circolare (nel resto d'Italia la percentuale raggiunge il 90%). A livello locale, emerge una propensione significativa – e analoga alle altre regioni italiane - a lavorare nella direzione di incrementare l'efficienza energetica del processo produttivo (il 73,6%), mentre è ancora meno diffusa la scelta di sviluppare processi di valutazione di impatto ambientale (il 54,5% delle imprese a fronte del 67,7% del resto d'Italia), di operare per ottimizzare la gestione del trasporto rifiuti (il 56,5% vs il 64,8%), così come quella di acquistare energia elettrica da fonti rinnovabili (il 65,8%).

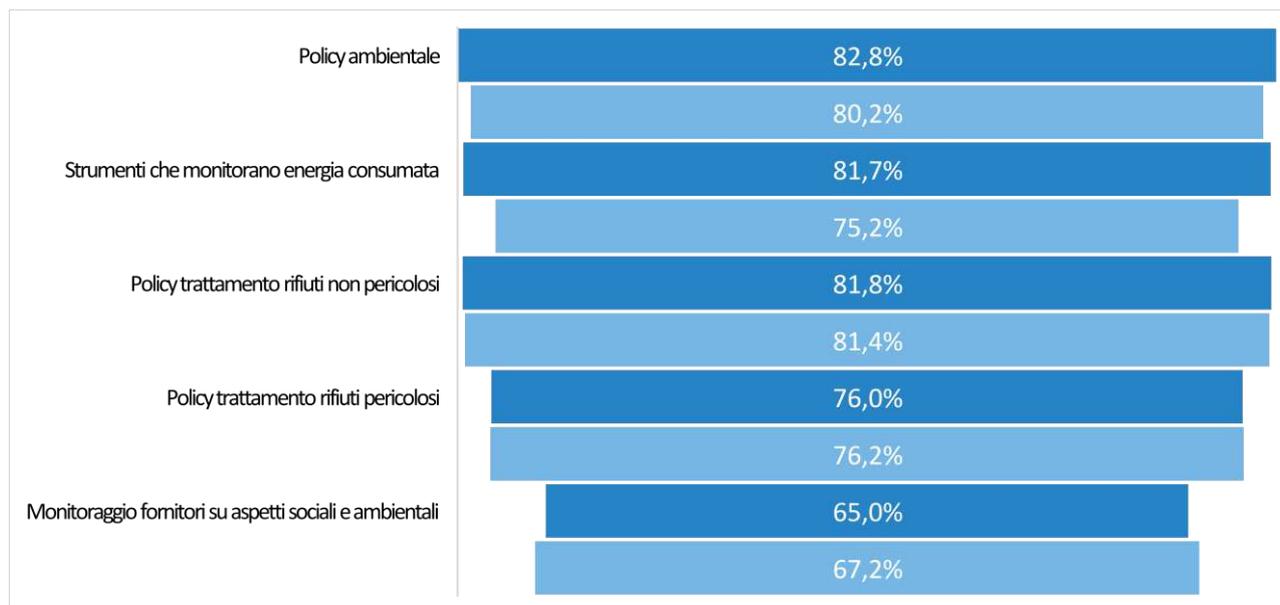
FIGURA 3.20 AZIONI INTRAPRESE/DA INTRAPRENDERE A FAVORE DI DECARBONIZZAZIONE ED ECONOMIA CIRCOLARE (% DI IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Il tema della sostenibilità aziendale è stato approfondito vagliando alcune fra le principali azioni adottate (o in previsione di esserlo) nei differenti tre ambiti degli ESG: la dimensione della sostenibilità ambientale è quella che ad oggi trova maggiore sensibilità fra le imprese piemontesi, con percentuali di adozione anche più elevate rispetto a quelle rilevate nel resto d'Italia e si concretizza in prima battuta con l'introduzione di policy ambientali all'interno della realtà aziendale.

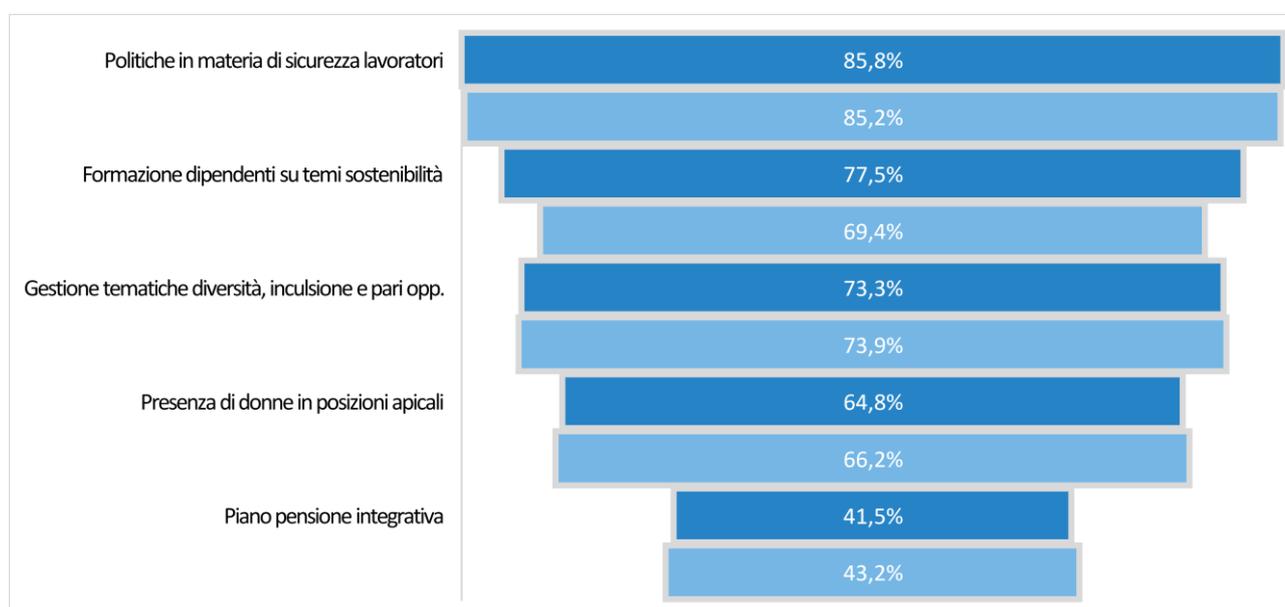
FIGURA 3.21 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE (% DI IMPRESE). ANNO 2022



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

L'ambito sociale è il secondo in termini di adozione di pratiche virtuose e si concretizza principalmente nell'attuazione di politiche e azioni supplementari in materia di salute e sicurezza dei lavoratori e di piani di formazione dei dipendenti sui temi della sostenibilità.

FIGURA 3.22 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE (% DI IMPRESE). ANNO 2022

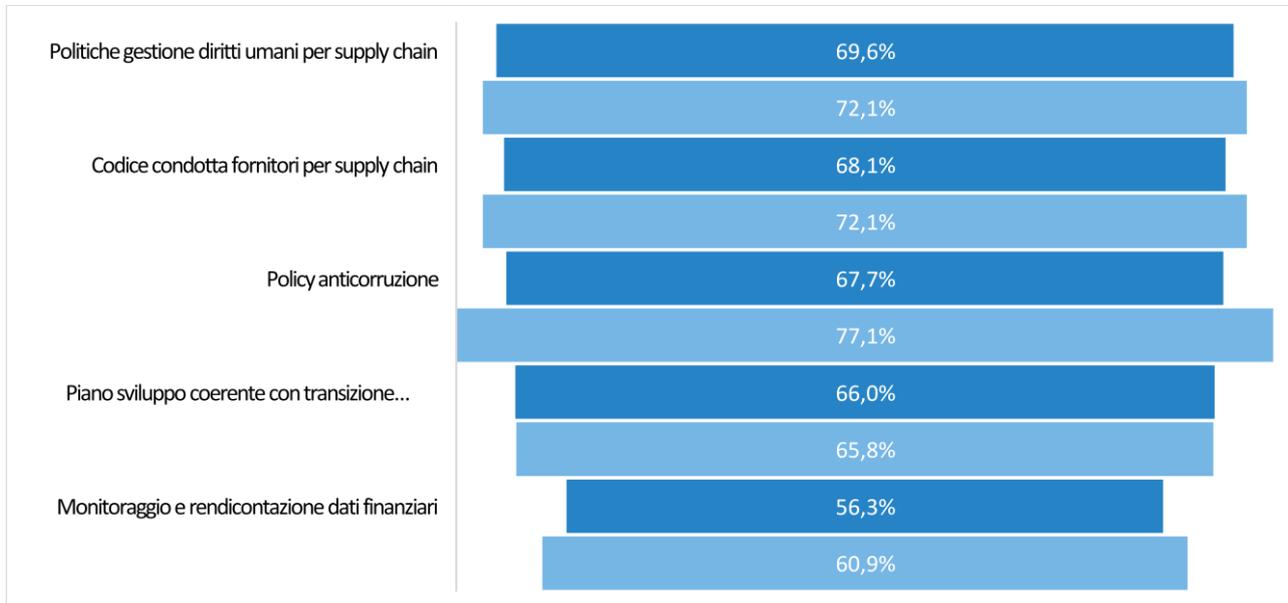


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

La dimensione della governance è quella ad oggi meno sviluppata in Piemonte, con percentuali più basse rispetto al resto d'Italia. Le azioni più diffuse vanno nella direzione di sostenere politiche e/o

regole di gestione dei diritti umani (es. lavoro minorile e forzato) per la propria supply chain, oltre che di codici di condotta da sottoporre alla catena di fornitura.

FIGURA 3.23 AZIONI ADOTTATE A SUPPORTO DELLA GOVERNANCE (% DI IMPRESE)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

4 La responsabilità delle imprese sui temi ambientali, sociali e di governance (ESG). I nuovi obblighi, l'importanza dell'informativa, best practice e status quo della filiera

Emanuela Pregnotato, ANFIA
Dimitri Bedarida, Energy Saving
Inti Merino Rimini, ESGeo

4.1 Introduzione alla CSR Directive

La nuova **Direttiva CSR, o Direttiva UE/2014/95 (CSRD)**, è stata adottata dall'Unione Europea al fine di promuovere la trasparenza e la responsabilità delle imprese sui temi ambientali, sociali e di governance. L'iter di questo processo è partito nel 2014, con una gestazione abbastanza articolata nel corso del tempo, imponendo a determinate imprese (inizialmente di grandi dimensioni) di pubblicare informazioni non finanziarie e di sostenibilità nel loro report annuale.

Il 28 novembre 2022, il Consiglio Europeo ha dato il suo definitivo assenso alla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), la Direttiva sulla rendicontazione societaria di sostenibilità. Inquadrandosi nell'ambito più ampio delle politiche dell'Unione Europea, del Green Deal europeo e dell'Agenda per la finanza sostenibile, la CSRD rappresenta un importante traguardo per l'affermazione delle questioni ambientali, sociali e di governance all'interno dell'economia "reale", coinvolgendo anche il sistema finanziario. La pubblicazione della Corporate Sustainability Reporting Directive⁴⁵ sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è avvenuta il 16 dicembre 2022; a partire da tale data, l'Italia e gli altri Stati membri hanno 18 mesi a disposizione per recepirla nei rispettivi ordinamenti facendo propri anche un set standard di indicatori sulla dinamica ESG (Environmental, Social and Governance) che saranno comuni a tutte le imprese (ovvero gli "European Sustainability Reporting Standards - ESRS" statuiti dalla Commissione "EFRAG - European Financial Reporting Advisory Group").

La Direttiva CSR stabilisce che le imprese con determinati requisiti devono fornire informazioni rilevanti riguardanti questioni ambientali, sociali, dei dipendenti, dei diritti umani, della lotta alla corruzione e della diversità nei loro report di sostenibilità.

L'intento del legislatore europeo è quello di rendere questo tipo di informativa collegata a quella del bilancio d'esercizio, diventando l'informativa ESG parte integrante della stessa. Coerentemente con questo approccio, infatti, viene sconsigliato l'uso della dizione, per questa informativa sulla sostenibilità, usato fino ad ora, ovvero "Dichiarazione Non Finanziaria". Si ritiene che questa informativa, invero, sia in realtà strettamente collegata a quella finanziaria (tipica del Bilancio d'Esercizio) e si sottolinea come sia fuorviante reputarle fra loro disgiunte, fornendo una panoramica completa delle prestazioni aziendali in relazione ai fattori ESG. Occorre ricordare che, su base volontaria, sono stati nel corso tempo elaborati diversi standard e framework di rendicontazione, utilizzati dalle Corporate per uniformare la lettura dei loro report di sostenibilità, attraverso indici e *guidance*. Queste "best practice" sono state, peraltro, utili e foriere di ampi confronti e dibattiti in sede europea, a testimonianza di un *trend* in essere ormai da almeno un decennio.

⁴⁵ [Direttiva \(UE\) 2022/2464](#) del 14 dicembre 2022

4.1.1 *Le principali novità*

La CSRD amplia l'ambito di applicazione introducendo l'obbligo di divulgazione di informazioni sui tre ambiti ESG (Environmental / Ambiente, Social / Sociale e Governance / Struttura e Modalità Organizzative), stabilendo una gradualità nella comunicazione di questa informativa, in funzione di caratteri dimensionali dell'azienda. Il reporting di sostenibilità diventerà obbligatorio per un numero significativamente maggiore di società rispetto all'attuale Non Financial Reporting Directive⁴⁶. Quasi 50.000 aziende nell'UE, rispetto alle circa 11.700 attualmente coinvolte, dovranno raccogliere e condividere informazioni sulla sostenibilità: vediamo, ora, in dettaglio i soggetti che saranno coinvolti in questo processo.

La CSRD si applicherà a:

- Imprese di grandi dimensioni, indipendentemente dalla quotazione in borsa, con un attivo patrimoniale superiore a € 20 milioni, un fatturato (ricavi netti) oltre i € 40 milioni e almeno 250 dipendenti (almeno 2 dei 3 limiti devono essere superati);
- PMI quotate sui mercati regolamentati europei, ad eccezione delle microimprese;
- Società non UE che generano un fatturato netto di € 150 milioni all'interno dell'Unione Europea e che hanno almeno un'impresa nell'UE.
- È interessante, anche, esaminare - sebbene non nel dettaglio dei principi che andranno a supporto di questa rendicontazione - i principali parametri che il legislatore europeo richiede nelle informative dei Report di Sostenibilità; ovvero:
- Informazioni ambientali. Le aziende devono divulgare dati riguardanti il loro impatto ambientale, come le emissioni di gas serra (GHG), l'uso delle risorse naturali, la gestione dei rifiuti e le politiche di conservazione dell'energia. Su questi punti viene posta molta attenzione ai temi legati alla Circular Economy, così come alla "ri-generazione" dei prodotti e dei processi produttivi orientati in questa direzione.
- Informazioni sociali. Le imprese devono fornire informazioni sul coinvolgimento nelle comunità locali, sulla tutela dei diritti dei dipendenti, sulla sicurezza sul lavoro, sull'occupazione, sulla diversità e sull'inclusione.
- Informazioni sulla governance. Le aziende devono divulgare informazioni sulla struttura di governance, sull'etica aziendale, sulla gestione dei rischi, sulla remunerazione dei dirigenti e sulla conformità alle norme e ai regolamenti.

Occorre, quindi, chiedersi perché il legislatore comunitario sia intervenuto in modo così preponderante nella richiesta di questa tipologia di informazioni.

4.1.2 *Importanza dell'informativa ESG*

L'*informativa ESG* è diventata sempre più importante per le aziende per diversi motivi:

- Gestione del rischio. Le informazioni ESG aiutano le aziende a identificare e gestire i rischi associati a questioni ambientali, sociali e di governance, dando la possibilità di prendere misure preventive per ridurre l'impatto negativo sulle loro operazioni e sulla reputazione aziendale (numerosi sono gli "scandali" aziendali succeduti nel tempo che hanno impattato su questioni legate alle sostenibilità, minando la cosiddetta "brand reputation").
- Trasparenza e responsabilità. L'*informativa ESG* dimostra l'impegno delle aziende a operare in modo trasparente e responsabile, creando fiducia tra gli stakeholder, compresi gli investitori, i clienti, i dipendenti e la società civile.

⁴⁶ Ovvero la direttiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, nota come "Direttiva sulla disclosure non finanziaria", stabilisce gli obblighi di reporting non finanziario.

- Creazione di valore a lungo termine. Un approccio sostenibile può portare a una maggiore creazione di valore a lungo termine per le aziende, gli investitori stanno sempre più considerando i fattori ESG nella valutazione delle opportunità di investimento e premiano le aziende che dimostrano una buona performance in questo ambito.
- Conformità normativa. L'informativa ESG è richiesta da regolamenti come la Direttiva CSR dell'UE e, conseguentemente, le aziende devono conformarsi a queste normative per evitare sanzioni e altre conseguenze legali.

Questa informativa è fondamentale per promuovere la trasparenza e la responsabilità sociale delle imprese in quanto l'informativa ESG aiuta le aziende a gestire i rischi, a dimostrare la loro responsabilità e serietà verso gli stakeholder, a creare valore a lungo termine e ad essere conformi alle normative vigenti. L'adozione di un approccio sostenibile è essenziale per affrontare le sfide attuali e future e per costruire un'economia più resiliente e responsabile.

4.1.3 *Gli obiettivi della CSRD.*

La direttiva ha il duplice scopo di fornire delle informazioni agli utilizzatori, e agli stakeholder in generale di comprendere gli impatti che la società genera in termini di sostenibilità e come i fattori di sostenibilità influenzino lo sviluppo, le attività e le performance della stessa.

Per raggiungere questo obiettivo, gli obblighi di rendicontazione sono ampi e riguardano diverse aree, le principali sono:

- il modello di business e di governance in relazione alla sostenibilità;
- la strategia, i target e gli obiettivi di sostenibilità pianificati;
- le politiche e le pratiche aziendali adottate o da adottare in materia;
- i principali rischi aziendali correlati a fattori di sostenibilità;
- le azioni intraprese e i risultati raggiunti;
- gli indicatori pertinenti per le informative di sostenibilità.

Al fine di rendere questa nuova informativa il più attendibile possibile, questa dovrà essere sia qualitativa sia quantitativa, fornire scenari previsionali e retrospettivi e, in ultimo, coprire orizzonti temporali a breve, medio e lungo termine.

4.1.4 *Adozione degli European Sustainability Reporting Standard (ESRS).*

A differenza della Non Financial Reporting Directive, che permetteva al singolo operatore di individuare lo standard di rendicontazione, la CSRD richiede esplicitamente l'adozione di standard "propri" dell'Unione Europea. L'European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG), incaricato della predisposizione dei principi di rendicontazione, ha presentato il 22 novembre 2022 il primo set di proposte alla Commissione Europea, e il 31 luglio 2023, ha pubblicato il suo Atto Delegato adottato sul primo set di Standard Europei per la Relazione sulla Sostenibilità (ESRS).

Questi ultimi sono comprensivi di:

- "cross-cutting standard" applicabili trasversalmente e comprendenti principi generali e requisiti di disclosure;
- 10 "sector-agnostic standard" specifici per le tre tematiche ESG ed applicabili in base all'operatività della singola organizzazione.

Nel corso del 2023 è prevista la pubblicazione, da parte dell'EFRAG, delle bozze dei principi di rendicontazione settoriale (es. agricoltura, costruzioni, attività immobiliari) e di quelli proporzionati per

le PMI. Tutti gli standard saranno emanati dalla Commissione Europea attraverso regolamenti ad hoc (sempre tramite atti delegati).

Vengono affermati diversi principi e practice in modo trasversale, sia fra il corpo normativo della CSRD, sia nel set informativo degli ESRS. Di seguito si vedono i principali.

4.1.5 Principio di Doppia Materialità.

La CSRD, in linea con le best practice delle analisi di sostenibilità, gli standard delle iniziative internazionali e la normativa EU sulla tematica, introduce nel reporting il principio di doppia materialità, richiedendo disclosure che rappresentino gli impatti dei fattori di sostenibilità su due dimensioni:

- "inside-out", ovvero come i fattori di sostenibilità influenzano lo sviluppo, le attività e le performance della società;
- "outside-in", ovvero come le attività della società influenzano i fattori di sostenibilità.

4.1.6 Richiesta di Assurance.

La direttiva prevede che per i report di sostenibilità venga rilasciata una "attestazione di conformità della rendicontazione di sostenibilità" al fine di ottenere una "limited assurance" sui contenuti. Tale attestazione riguarda, tra gli altri:

- la conformità della rendicontazione di sostenibilità con i principi dell'Unione Europea;
- le procedure seguite per individuare le informazioni comunicate secondo i principi di rendicontazione di sostenibilità;
- la conformità con gli obblighi di marcatura della rendicontazione di sostenibilità.

4.1.7 Collocazione dell'informativa di sostenibilità.

La CSRD richiede che l'informativa di sostenibilità venga inclusa nella Relazione sulla Gestione, e non in un documento a sé stante, per garantire l'integrazione e l'accessibilità delle informazioni, e per conferire alle informazioni a carattere non finanziario la stessa portata delle informazioni finanziarie.

4.2 **Sull'importanza di una informativa ESG per il settore automotive**

L'importanza delle questioni ESG nel settore automotive è significativa e sta guadagnando sempre più attenzione, in quanto diversi sono i motivi che lo vedono coinvolto, in particolare:

1. **Impatto ambientale.** L'industria automobilistica è tradizionalmente associata a un significativo impatto ambientale a causa delle emissioni di gas serra e dell'uso intensivo delle risorse naturali. L'adozione di pratiche sostenibili e, parallelamente, l'investimento in tecnologie a basse emissioni sono fondamentali per ridurre l'impatto ambientale del settore e per affrontare le sfide sempre più stringenti sul cambiamento climatico.
2. **Innovazione e tecnologia.** Il settore automotive sta vivendo una trasformazione significativa dovuta all'adozione di veicoli elettrici/ibridi, veicoli autonomi e altre tecnologie innovative. L'integrazione di pratiche ESG nel processo di progettazione, produzione e distribuzione di questi veicoli è fondamentale per garantire una transizione verso una mobilità più sostenibile e sicura.
3. **Responsabilità sociale.** Le questioni sociali sono rilevanti nel settore automobilistico e coinvolgono una ampia catena di fornitura sempre più globale e un considerevole numero di dipendenti. Questioni come i diritti dei lavoratori, la sicurezza sul lavoro, la diversità e l'inclusione, nonché il coinvolgimento nelle comunità locali in cui operano sono argomenti sempre più presenti nelle realtà aziendali.
4. **Governance e conformità normativa.** Il settore automobilistico è soggetto a normative rigorose in materia di sicurezza dei veicoli, emissioni, diritti dei consumatori e altre questioni. Una governance solida e la conformità alle normative sono fondamentali per garantire la fiducia dei consumatori e delle autorità di regolamentazione, rappresentando un fattore ineludibile.
5. **Reputazione e fiducia dei consumatori.** I consumatori sono sempre più interessati all'impatto sociale e ambientale dei prodotti che acquistano e le aziende automobilistiche che adottano pratiche sostenibili ed etiche possono migliorare la loro reputazione, acquisire la fiducia dei consumatori e avere un vantaggio competitivo sul mercato, in un contesto dove il B2C gioca un ruolo sempre più importante e strategico.

L'adozione di pratiche sostenibili, l'innovazione tecnologica, la responsabilità sociale e la governance solida sono fondamentali per affrontare le sfide attuali e per garantire un futuro sostenibile e redditizio per le aziende automobilistiche. Inoltre, la transizione verso una mobilità più pulita (green) e sicura richiedono un impegno costante verso l'integrazione delle questioni ESG nelle strategie aziendali.

4.2.1 *Emissioni gas serra (GHG emission) e misurazione della Carbon footprint.*

Il settore automotive, secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente (dato 2019) è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO₂ in Europa, il 71,7% delle quali viene prodotto dal trasporto stradale. Al fine di limitare le emissioni di CO₂, l'Unione Europea ha fissato l'obiettivo di ridurre le emissioni dei trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, oltre a perseguire l'obiettivo, entro il 2050, della neutralità climatica (carbon neutral) dettata dal Green Deal europeo.

L'obiettivo è molto ambizioso e di non facile raggiungimento, considerando che il tasso di riduzione delle emissioni ha subito un rallentamento, dopo un periodo di declino costante. Altri settori hanno tagliato le emissioni dal 1990, ma l'aumento della mobilità delle persone ha causato un incremento

delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti. Nel 2017 si è infatti registrata una controtendenza e le nuove auto hanno emesso una media di 0,4 grammi di CO₂ in più rispetto a quelle immatricolate nell'anno precedente. Per frenare questa tendenza, l'UE ha introdotto nuovi target più restrittivi per i nuovi autoveicoli.

È evidente quindi come l'impatto ambientale sia uno dei fattori rilevanti che deve essere affrontato in una informativa ESG, impatto che sempre più spesso le aziende sono chiamate a misurare attraverso la determinazione della "Carbon footprint" o "impronta di carbonio", ovvero un parametro che permette di evidenziare e stimare le emissioni di gas serra, espresse in tonnellate di CO₂ equivalente, associate direttamente o indirettamente a un prodotto, a un servizio o a un'organizzazione, indipendentemente dalla composizione e complessità. Grazie alla misurazione della Carbon footprint un'azienda è in grado di prendere coscienza di quello che è il suo impatto ambientale e apportare le giuste correzioni.

Il sistema di certificazione ISO, con la norma UNI EN ISO 14064 e il GHG (Greenhouse Gases) Protocol, sono globalmente riconosciuti come i principali standard del sistema di calcolo carbonioso.

Quando si parla di Carbon footprint occorre distinguere tra quella specifica di Prodotto e quella di Organizzazione. Il calcolo di queste due misure permette di avere una chiara suddivisione delle emissioni di gas climalteranti dovute ai propri comportamenti all'interno e all'esterno dell'organizzazione, per la realizzazione di prodotti e per la gestione delle varie aree aziendali.

Le emissioni di un'Organizzazione si possono categorizzare in emissioni dirette ed emissioni indirette di gas serra. La suddivisione di queste due categorie dipende dalla responsabilità che l'azienda ha verso una determinata emissione.

A loro volta le emissioni possono suddividersi in "scope" (ambiti). Il GHG Protocol definisce le emissioni Scope 1 come "emissioni dirette da fonti possedute o controllate dall'organizzazione" (es: le macchine aziendali); le emissioni Scope 2 come "emissioni indirette dalla generazione di energia acquistata", e le emissioni Scope 3 come "tutte le emissioni indirette che si verificano lungo la catena del valore della società segnalante, sia a monte che a valle".

La somma di questi 3 scope determina la totalità delle emissioni dell'organizzazione.

Quest'ultimo Scope 3 è il più vasto e talvolta complicato da circoscrivere in quanto tutto ciò che lo riguarda dipende per la maggior parte da azioni non controllate dalla società segnalante. Le difficoltà che si possono riscontrare dipendono principalmente dalla reperibilità del dato e dalla difficile circoscrizione.

La carbon footprint di Prodotto si differenzia per il suo focus su uno specifico prodotto o servizio del quale viene misurato il livello di emissioni di CO₂ emesse durante la produzione/fornitura del bene/servizio.

Allo stesso modo della carbon footprint di organizzazione, anche quella di prodotto può avvalersi del supporto del sistema ISO 14064 e GHG protocol.

Avere una chiara e trasparente conoscenza delle proprie emissioni, permette di poterle gestire, aprendo quindi alla possibilità di effettuare correzioni perseguendo l'obiettivo di riduzione, andando ad approfondire le modalità di gestione aziendale o la composizione del prodotto/servizio oggetto dell'analisi.

4.2.2 *L'importanza del piano di sostenibilità per le aziende dell'industria automobilistica.*

L'industria automobilistica svolge, senza alcun dubbio, un ruolo significativo nel plasmare il futuro della sostenibilità, essendo un settore sottoposto negli ultimi anni ad istanze sia di carattere regolatorio, sia da richieste in ottica sempre più “green” provenienti dal mondo dei consumatori. Con l'aumento delle preoccupazioni ambientali e delle normative più rigorose in termini di riduzione degli impatti emissivi e più in generale sociali, le aziende del settore devono adottare un approccio proattivo per integrare la sostenibilità nelle loro scelte e prassi operative.

Di seguito verranno esaminati i punti chiave utili a sviluppare un piano di sostenibilità per le aziende del settore.

1. Valutazione della situazione attuale. Il primo passo fondamentale per le aziende è valutare la propria situazione contingente in termini di sostenibilità. Questo processo può includere l'analisi delle emissioni di carbonio, dell'uso delle risorse naturali, delle pratiche di gestione dei rifiuti e dell'impatto sociale. La valutazione della situazione attuale fornisce una base solida per comprendere le aree in cui è necessario migliorare e stabilire obiettivi di sostenibilità realistici.
2. Coinvolgimento delle parti interessate. Le aziende dovrebbero coinvolgere attivamente le parti interessate nel processo di sviluppo del piano di sostenibilità, includendo nel processo dipendenti, fornitori, clienti, investitori e comunità locali. L'ascolto delle loro opinioni e preoccupazioni può aiutare a identificare le priorità e ad adottare un approccio inclusivo nel perseguire la sostenibilità. A tal fine risulta essere di estremo interesse il processo di stakeholder engagement⁴⁷.
3. Definizione degli obiettivi di sostenibilità. Una volta valutata la situazione attuale e coinvolte le parti interessate, le aziende devono stabilire obiettivi di sostenibilità chiari e misurabili, allineandoli anche agli obiettivi globali di sostenibilità, come l'accordo di Parigi sul cambiamento climatico e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs). Gli obiettivi di sostenibilità possono riguardare la riduzione delle emissioni di carbonio, l'efficienza energetica, l'utilizzo di materiali sostenibili e molte altre aree rilevanti. Per meglio coadiuvare questo processo è utile dotarsi internamente di un “piano di sostenibilità” mettendo gli obiettivi all'interno del proprio piano strategico aziendale.
4. Implementazione di azioni concrete. Dopo aver definito gli obiettivi di sostenibilità, le aziende devono sviluppare e implementare azioni concrete per raggiungerli, come ad esempio l'adozione di tecnologie innovative a basse emissioni, l'ottimizzazione dei processi produttivi per ridurre gli sprechi, l'implementazione di programmi di formazione per i dipendenti sulla sostenibilità e la promozione di una cultura aziendale orientata alla sostenibilità. È fondamentale che le azioni siano integrate in tutti gli aspetti delle operazioni aziendali.
6. Monitoraggio e reporting. Un piano di sostenibilità efficace richiede un monitoraggio regolare dei progressi e un reporting trasparente sugli impatti e sugli obiettivi raggiunti. Le aziende dovrebbero implementare un sistema di monitoraggio delle prestazioni e definire indicatori chiave di performance (KPI) per valutare l'avanzamento verso gli obiettivi di sostenibilità. Il reporting dovrebbe essere accurato, affidabile e comprensibile per tutte le parti interessate, per questa ragione, come precedentemente descritto, il legislatore comunitario ha voluto inserire un set di indicatori comune per le imprese (gli ESRS).
7. Miglioramento continuo. La sostenibilità è un percorso in evoluzione e le aziende devono impegnarsi per un miglioramento continuo. Ciò implica l'analisi dei risultati, l'identificazione

⁴⁷ La stakeholder engagement rientra fra le attività prodomiche alla redazione del Report di Sostenibilità, ovvero i temi di impatto per l'azienda sulle dinamiche ESG (cosiddetti temi “materiali”) vengono misurati e messi in relazione anche con il percepito della pluralità degli stakeholder dell'azienda.

delle aree di miglioramento e l'aggiornamento continuo del piano di sostenibilità. Essere sensibili all'ascolto delle nuove tendenze, delle innovazioni tecnologiche e delle esigenze dei clienti può aiutare le aziende a rimanere all'avanguardia nel campo della sostenibilità.

Un piano di sostenibilità ben sviluppato e accuratamente implementato risulta, pertanto, cruciale per le aziende dell'industria automobilistica al fine di affrontare le sfide ambientali e sociali. Attraverso una valutazione accurata della situazione attuale, l'impegno delle parti interessate, la definizione di obiettivi chiari, l'implementazione di azioni concrete, il monitoraggio e il miglioramento continuo, le aziende possono fare progressi significativi verso un miglioramento degli impatti di sostenibilità. L'adozione di un piano di sostenibilità non solo contribuisce alla protezione dell'ambiente, ma può anche portare a vantaggi competitivi, reputazionali e di resilienza aziendale il cui valore si può cogliere nel lungo termine.

4.3 Iniziativa di Filiera

In un momento di grande attenzione ai temi della sostenibilità e nel pieno di una sfidante transizione energetica per l'industria automotive, ANFIA, in partnership con Energy Saving, Esgeo ed Elea, ha deciso di supportare la filiera automotive attraverso il progetto "**ANFIA DrivESG Transition**"⁴⁸, con l'intento di sensibilizzare e indirizzare le imprese nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile negli ambiti Environment, Social e Governance (ESG), rispetto ai quali un'azienda può certificare la solidità del proprio impegno attraverso un vero e proprio rating ESG.

Lo sviluppo sostenibile di un'organizzazione è un processo continuo che deve coniugare aspetti di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'attenzione per la sostenibilità ha un impatto concreto sul modo in cui l'organizzazione viene percepita dal mercato, con conseguenze dirette sulle performance finanziarie, di accesso al credito e sulla reputazione del management.

In seguito all'approvazione della nuova CSRD, all'ampliamento della platea dei soggetti direttamente obbligati e al coinvolgimento sempre più ampio delle imprese indirettamente chiamate a rispondere ai requisiti dell'informativa ESG, ANFIA e i suoi partner, hanno creato dei percorsi formativi sulla sostenibilità facilmente fruibili per creare le basi della conoscenza dei temi ESG. Inoltre, sono stati previsti dei percorsi di consulenza tailor-made sui livelli della strategia di impresa, del modello di business e dei meccanismi operativi che si articolano su tre ambiti: in quello energia attraverso il progetto Zero e-mission che punta a far conseguire alle aziende un obiettivo di neutralità emissiva definendo un percorso strategico nel tempo; il Progetto Welfare, che ha l'obiettivo di sviluppare un piano strategico aziendale garantendo la sostenibilità sociale ed economica dell'azienda toccandone anche gli aspetti di governance; la Redazione del Bilancio di Sostenibilità, il documento che contribuisce a misurare e monitorare l'impatto economico, ambientale e sociale dell'azienda e a rendicontarne gli impegni e i risultati raggiunti.

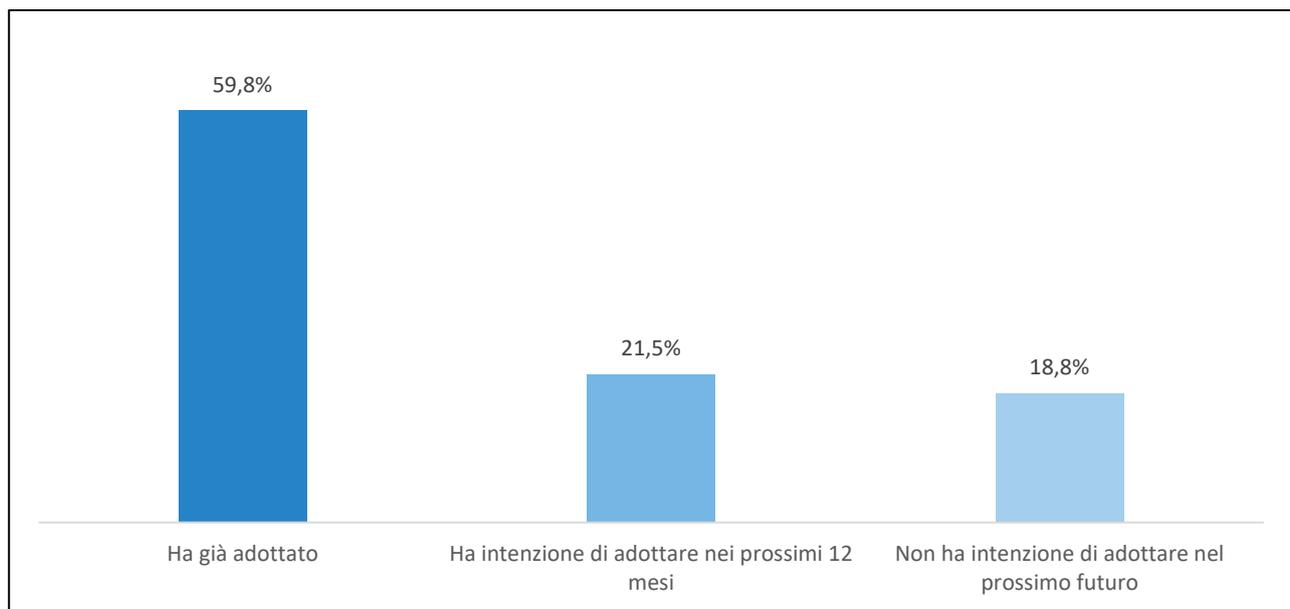
⁴⁸ [Progetto ANFIA DrivESG Transition](#)

4.4 Lo status quo della filiera automotive sui temi della sostenibilità (ESG)

A partire da questa edizione, le aziende sono state chiamate a rispondere ad alcune domande sui temi di sostenibilità aziendale, per arrivare a definire uno status quo attuale, che può essere considerato come l'anno zero, di partenza dall'emanazione della nuova CSRD.

Le aziende sono state interrogate su quali azioni hanno messo in atto nei diversi ambiti di Environment, Social e Governance (ESG). Il campione dei rispondenti a queste domande è costituito da **400 aziende**.

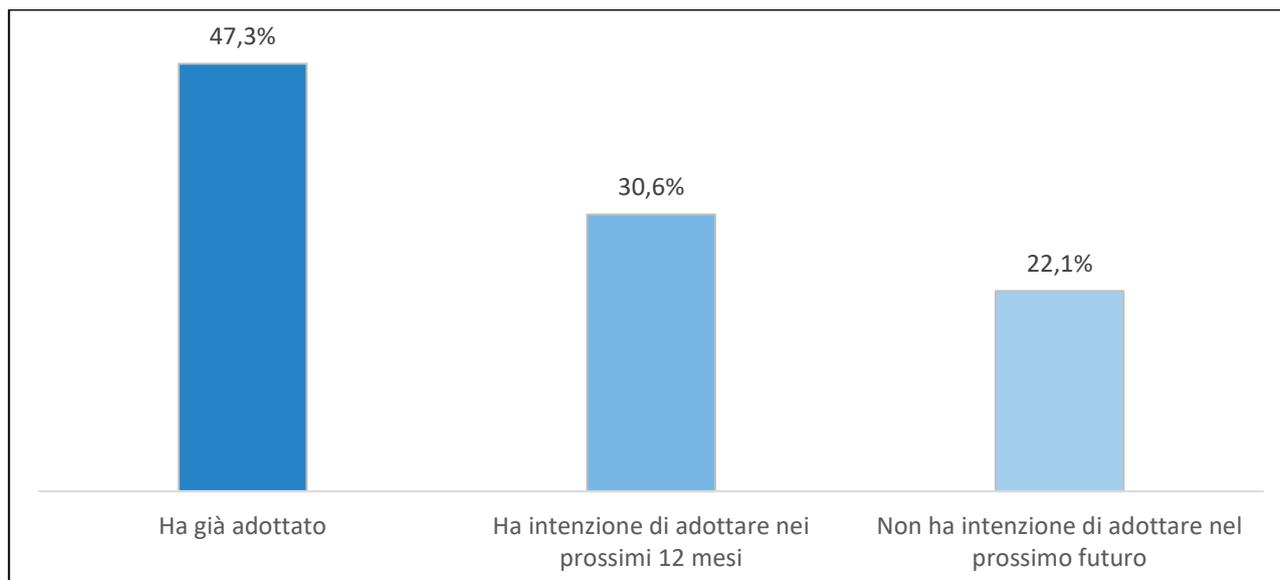
FIGURA 4.1 AZIONI ESG – ENVIRONMENT - ADOZIONE POLICY AZIENDALE. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Fin da subito appare significativo il fatto che complessivamente quasi il 60% delle aziende rispondenti abbia già in essere delle policy ambientali, segno del fatto che evidentemente sia le richieste del mercato sia la sensibilità nello strutturare una governance interna è ben percepita. La percentuale sale al 71,9% nel caso di aziende specialiste (SPEC) e all' 84% per i sistemisti-modulisti (SIST/MOD), dove le spinte del mercato sono molto più forti. Inoltre, la recente introduzione degli standard ESRS porta tutte le imprese che saranno soggette a report di sostenibilità a dover rendicontare obbligatoriamente in merito alla propria Governance. Un 18.8% delle aziende, tuttavia, ha risposto che non intende dotarsi di tale reportistica, rischiando non solo di non essere ottemperanti alla normativa, ma bensì di dover predisporre un sistema "last minute", con notevole impiego di risorse rispetto a dilazarle nel tempo.

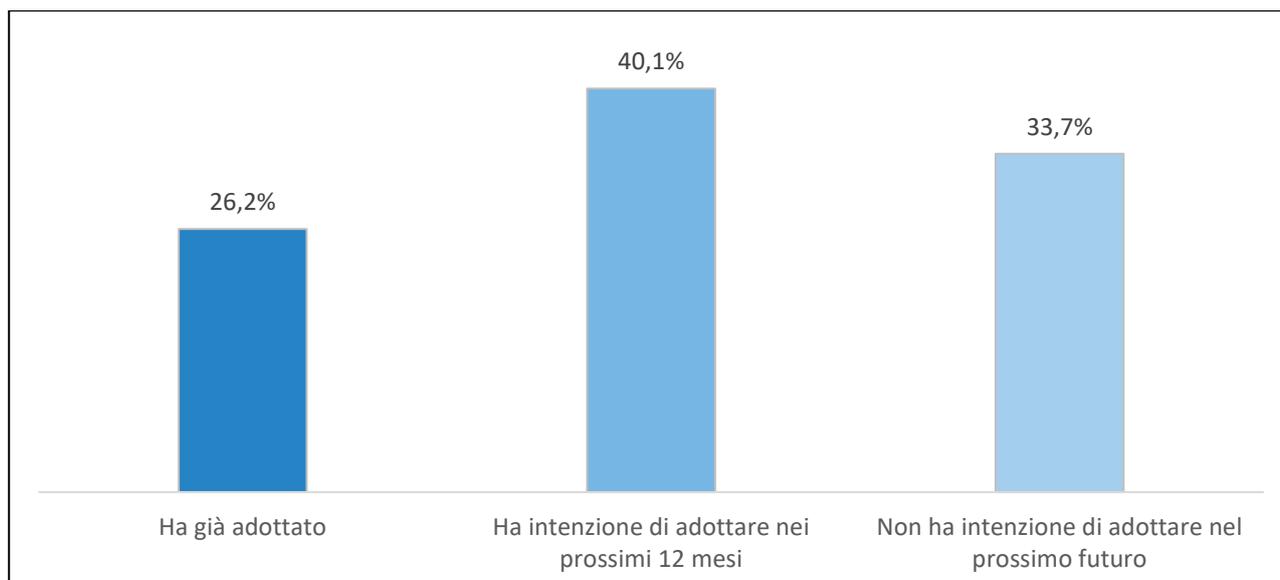
FIGURA 4.2 AZIONI ESG – ENVIRONMENT – STRUMENTI CHE MONITORANO L'ENERGIA CONSUMATA. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

I risultati mostrano una modesta attenzione al monitoraggio dei consumi energetici (47,3% media del campione), ma con un consistente numero di imprese (oltre il 30,6%) che intende provvedere nel breve a dotarsi di strumenti idonei a questo scopo. Migliora la situazione nelle aziende SPEC e SIST/MOD dove il peso di chi si è dotato di strumenti di monitoraggio, sale rispettivamente al 64% e al 56,6%. È interessante vedere come, complessivamente, il settore si adeguerà entro il prossimo anno in questa direzione ormai imprescindibile, in quanto solo un corretto monitoraggio dei propri consumi energetici permetterà di avere le impronte emissive richieste dalla CSR Directive e, non ultimo, poter effettuare delle diagnosi energetiche utili ad efficientare processi, strumenti e macchinari.

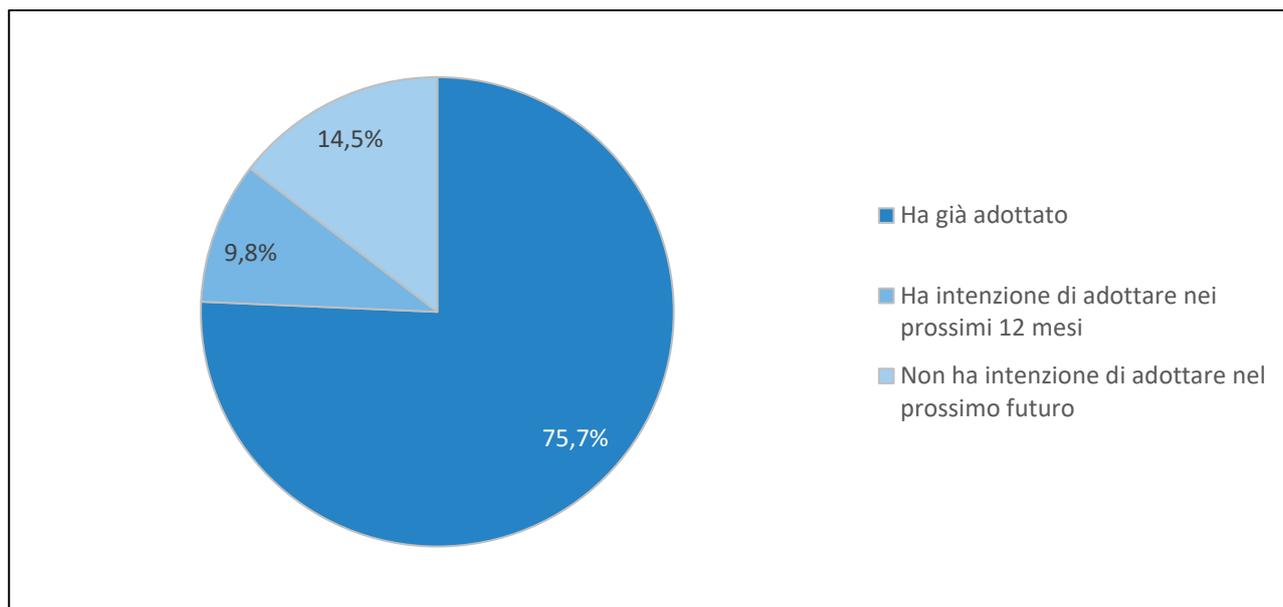
FIGURA 4.3 AZIONI ESG – ENVIRONMENT – MONITORAGGIO PROPRI FORNITORI SU ASPETTI SOCIALI E AMBIENTALI. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Solo il 26,2% delle aziende rispondenti ha già avviato un sistema di monitoraggio dei propri fornitori su aspetti ambientali e sociali. Lievemente migliore la percentuale delle aziende SPEC con un 30,6%, tuttavia questo dato risulta allarmante, in quanto indice del fatto che non è ancora ben percepito il fatto che la CSR Directive prevede di poter ricostruire la dinamica ESG in termini di impatto su tutta la Value Chain, di cui evidentemente i fornitori rappresentano una componente importantissima. In pochi (26,2%) la monitorano attualmente e una percentuale considerevole (33,7%) dichiara di non avere intenzione nel futuro di provvedere a "mappare" i propri fornitori su temi ambientali e sociali, con forte esposizione di rischi sia in termini reputazionali sia di conformità alle recenti normative.

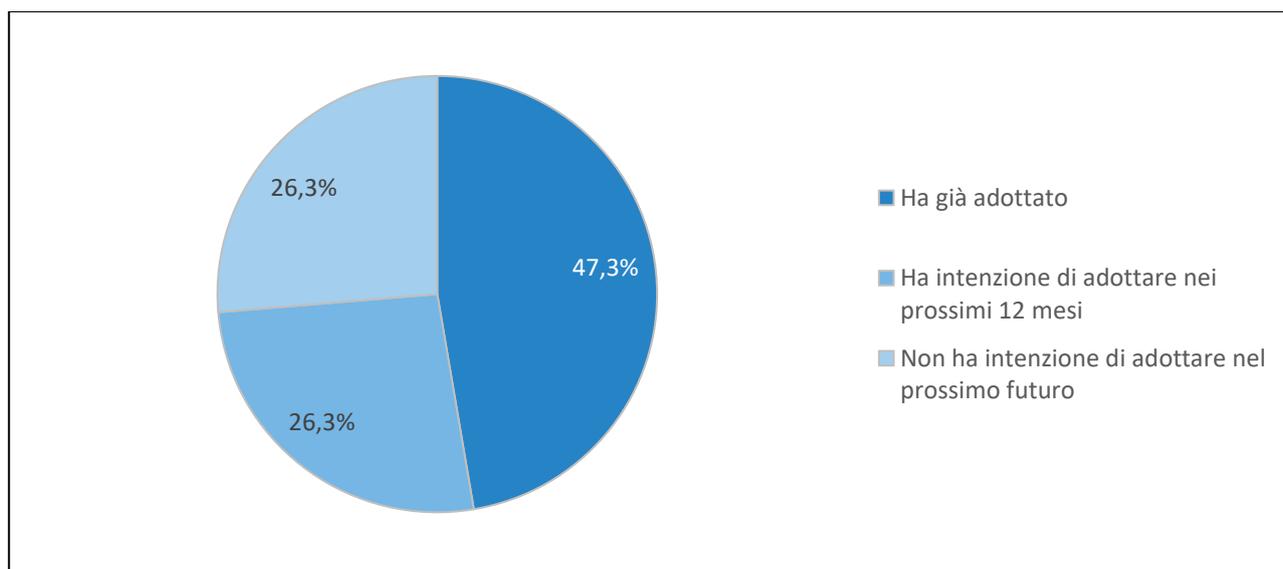
FIGURA 4.4 AZIONI ESG- SOCIAL- POLITICHE SUPPLEMENTARI IN MATERIA DI SICUREZZA DEI LAVORATORI. DATI



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Il settore si conferma ben posizionato per quanto concerne le politiche supplementari in tema di sicurezza dei lavoratori, con un 75,7% di aziende che le ha già adottate e quasi un 10% che le adotterà nel breve: segno di un'attenzione particolare sul tema sicurezza in un contesto caratterizzato da un elevato numero di "blue collar". Best in class le aziende SIST/MOD che raggiungono una percentuale dell'87,5% a dimostrazione dell'elevato livello imposto dalle certificazioni richieste per operare nel settore.

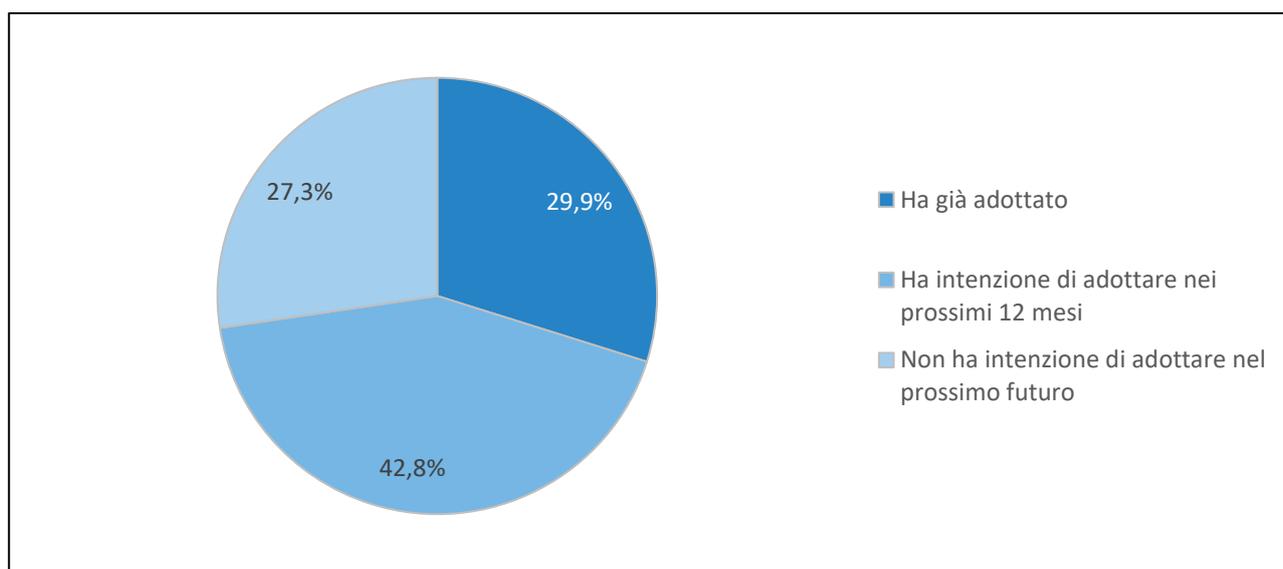
FIGURA 4.5 AZIONI ESG – SOCIAL - POLITICHE PER GESTIONE TEMATICHE DIVERSITÀ, INCLUSIONE E PARI OPPORTUNITÀ. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Riguardo le politiche relative alla "diversity&inclusion" si può notare un ottimo livello di attenzione, con un 47,3% di imprese già partecipi su questi temi e una buona percentuale (26,3%) invece, che prevede di inserire questi argomenti all'interno delle proprie policy nei prossimi 12 mesi. Questi aspetti risultano, peraltro, anche di pertinenza sulle richieste dei nuovi indicatori ESRS e testimoniano, complessivamente, una buona partecipazione su tematiche di particolare attenzione a livello europeo. La percentuale sale al 54,2% nelle aziende SIST/MOD, aziende generalmente più strutturate e con un taglio dimensionale più alto, che hanno quindi sviluppato un maggior sensibilità all'integrazione delle proprie risorse umane.

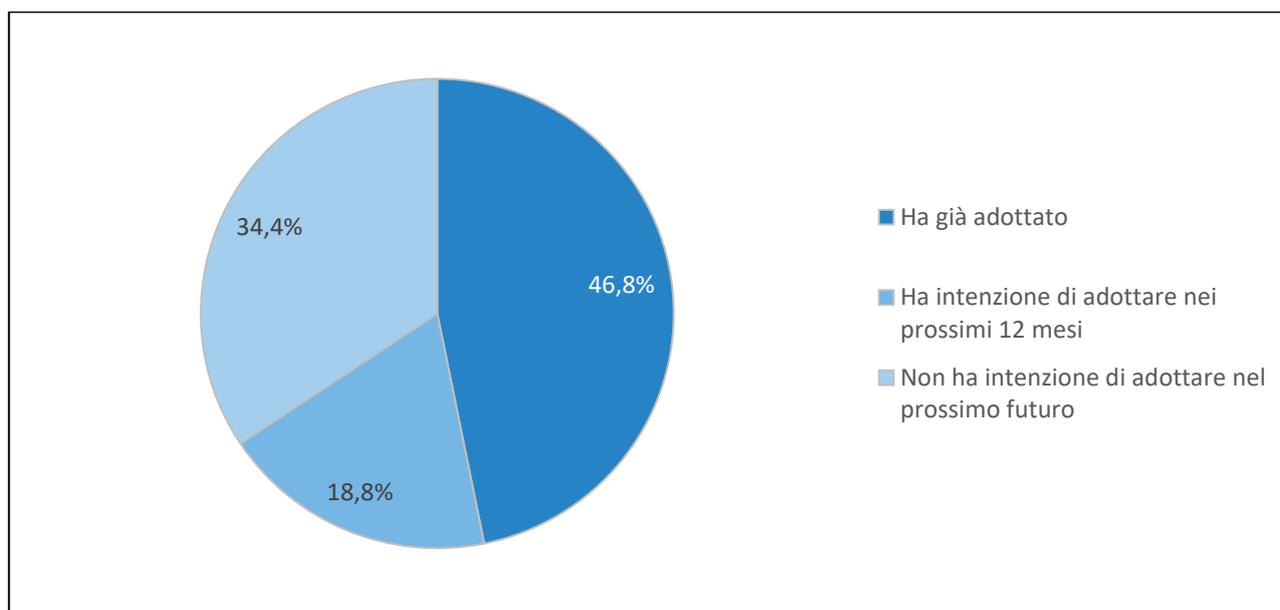
FIGURA 4.6 AZIONI ESG - SOCIAL - PIANO FORMAZIONE DIPENDENTI SU TEMI SOSTENIBILITÀ. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

In merito alla formazione su tematiche ESG all'interno delle aziende, non ci sono ancora iniziative diffuse (solo circa il 30% ha un piano dedicato in tal senso), però si segnala un ottimo percepito relativamente all'importanza di questi temi, in quanto il 42,8% prevede di adottare a breve periodo dei piani di formazione per i propri dipendenti. Occorrerà, parallelamente, sensibilizzare le aziende che non hanno alcuna intenzione di muoversi (27,3%) in questa direzione relativamente all'importanza di una preparazione interna, anche in funzione di un maggior ingaggio interno su tematiche la cui rendicontazione sarà imprescindibile nei prossimi anni.

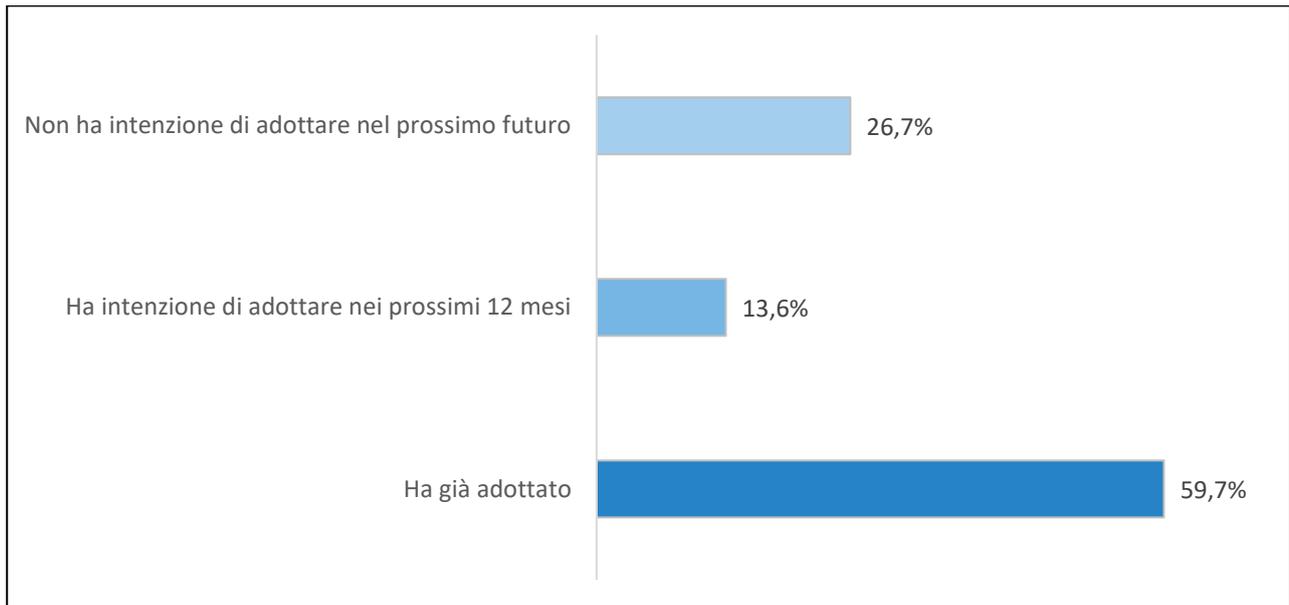
FIGURA 4.7 AZIONI ESG - SOCIAL- PRESENZA DI DONNE IN POSIZIONI APICALI



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Il settore si pone in contro tendenza rispetto ai trend su questa tematica. Basti pensare che in Italia, secondo i dati 2021 del rapporto "Gender Diversity Index of Women on Boards and in Corporate Leadership" realizzato da Ewob (European Women on Boards) e Kantar Public, in Europa solamente il 19% dei ruoli "executive" è rappresentato dalle donne. Il dato emerso dalle risposte del campione intervistato vede un 46,8% di donne in posizioni apicali, con un 18,8% degli intervistati che ritiene di rafforzare la presenza "rosa" nei prossimi 12 mesi, consolidando il ruolo e l'importanza alla guida del settore.

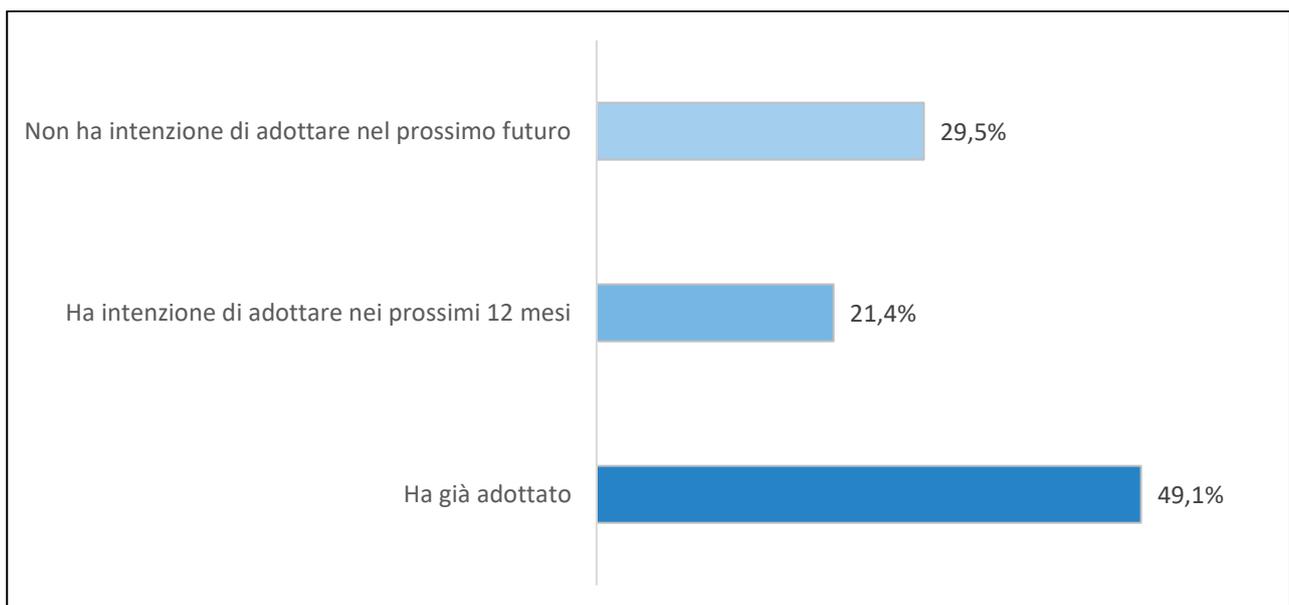
FIGURA 4.8 AZIONI ESG - GOVERNANCE- POLICY ANTICORRUZIONE. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Ottimo posizionamento per quanto concerne la dotazione di policy anti-corrruzione. Quasi il 60% di aziende ha già policy attive a testimonianza che il settore presenta una sensibilità molto particolare su questo aspetto di Governance e controllo atto a mitigare i rischi ESG. Percentuali superiori per le aziende SIST/MOD (83,3%) e SPEC (73,4%), aziende che presentano un grado maggiore di apertura all'internazionalizzazione che sottende quindi logiche di assoluta trasparenza.

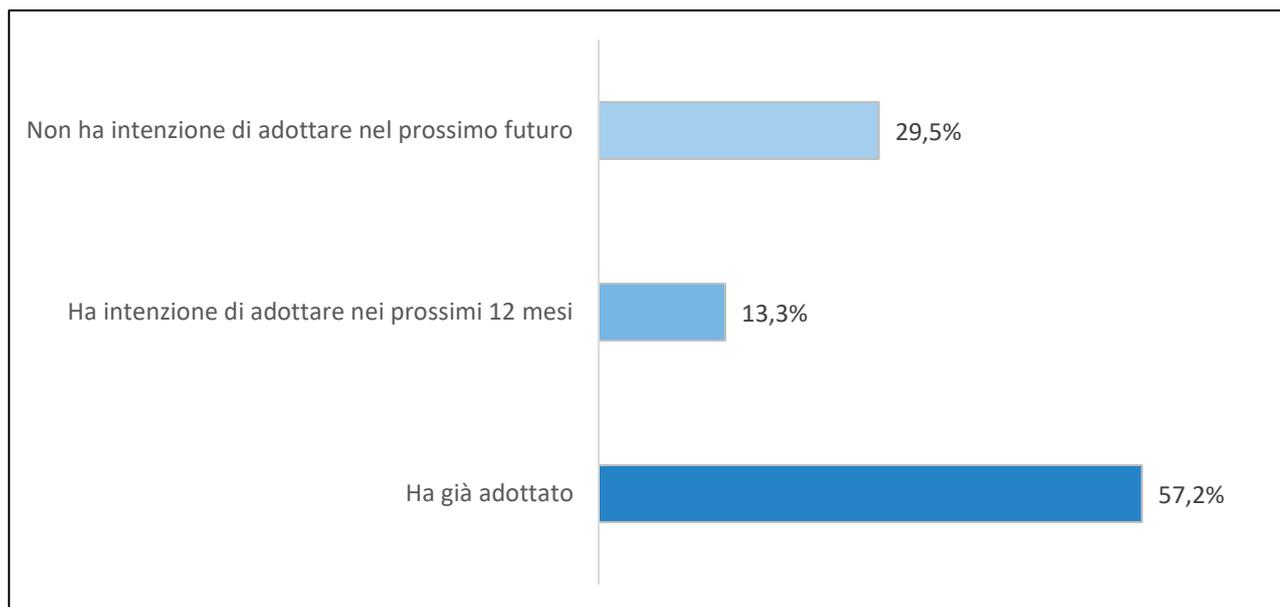
FIGURA 4.9 AZIONI ESG- GOVERNANCE- CODICE CONDOTTA FORNITORI DA SOTTOPORRE ALLA SUPPLY CHAIN. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Ottimo posizionamento nel richiedere ai propri fornitori informazioni sulle proprie pratiche ESG, con il 49,1% degli intervistati che richiedono già questi dati e, quindi, si collocano in buona posizione nella valutazione del percorso della propria value chain. Rimangono ampi margini di miglioramento per quanto concerne possibili azioni di sensibilizzazione verso questi temi per il 29,5% degli intervistati che non hanno intenzione di procedere in questa direzione. Valori decisamente sopra la media del campione, nel caso delle aziende SIST/MOD con una percentuale dell'83,3%, a testimonianza del grande valore attribuito alle azioni messe in atto lungo la propria catena di fornitura.

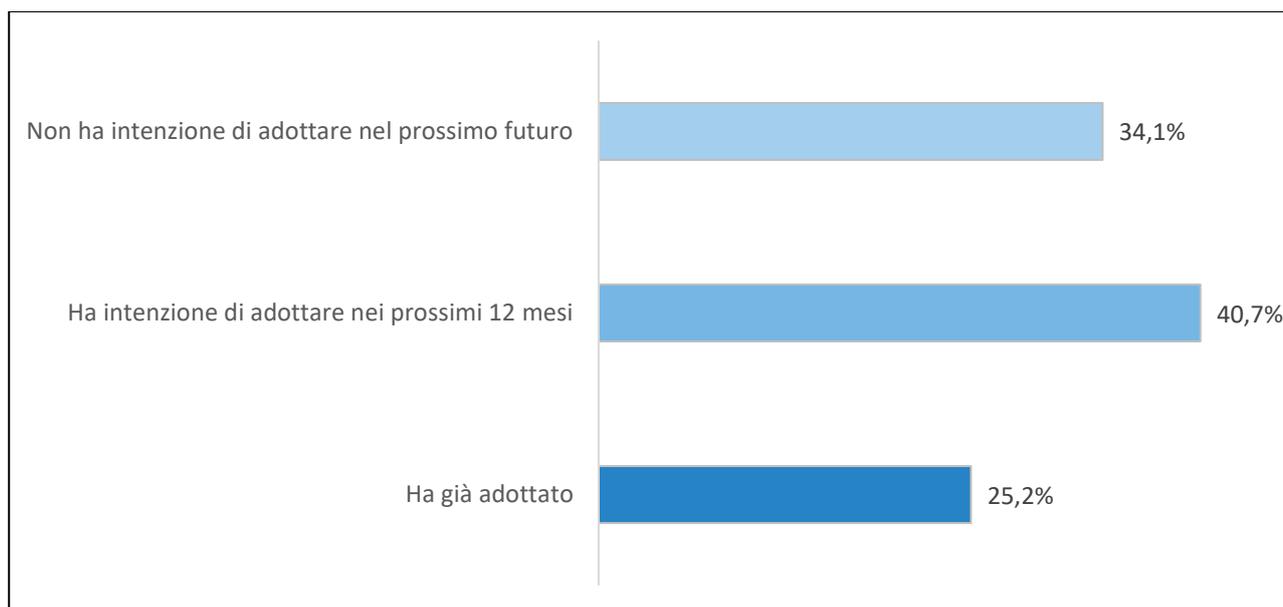
FIGURA 4.10 AZIONI ESG- GOVERNANCE- POLITICHE/REGOLE GESTIONE DIRITTI UMANI DELLA SUPPLY CHAIN. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Sorprende il dato relativo all'attenzione verso i propri fornitori sul rispetto dei diritti umani, tema tra quelli ritenuti cruciali anche dalle Nazioni Unite, in quanto spesso la delocalizzazione produttiva comporta l'appalto a strutture esterne all'impresa di una parte della produzione. Il settore testimonia un percorso di eccellenza in questo ambito, con oltre il 57% delle aziende che già oggi pretende da parte dei fornitori un impegno formale sul rispetto dei diritti umani e un 13,3% che provvederà a farlo nel breve, portando così complessivamente ad oltre il 70% delle aziende. Ottimi risultati per gli SPEC che hanno dichiarato nell'66,9% dei casi di aver già adottato politiche e/o regole per la gestione dei diritti umani nella propria supply chain.

FIGURA 4.11 AZIONI ESG- GOVERNANCE- PIANO SVILUPPO COERENTE CON TRANSIZIONE ENERGETICA E IMPATTI SU AUTOMOTIVE. DATI ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

Relativamente all'adozione di uno specifico piano volto alla transizione energetica solamente il 25,2% delle società hanno adottato un piano. Appare degno di nota il fatto che il 34,1% degli intervistati non ha intenzione di dotarsi. È opportuno rimarcare che, affinché si possa approcciare alle richieste del legislatore, occorre dotarsi di un piano coerente anche su questi argomenti, evitando di dover strutturare un percorso articolato in un periodo di tempo molto stretto e con notevole "effort" di risorse. La situazione non cambia di molto se si osservano le risposte delle aziende nel dettaglio. Gli SPEC che si sono già dotati di un piano di sviluppo raggiungono un 31,7%, mentre il 40,2% dei SUB non intende dotarsi a breve.

5 La Filiera industriale Motorsport in Italia

Giancarlo Albiero, ANFIA

Questo approfondimento nasce con l'ambizione di "scattare una fotografia" della filiera industriale del Motorsport in Italia, un comparto noto per i tanti brand di fama internazionale che ne hanno fatto e continuano a farne la storia e per la sua forte tradizione in ambito tecnologico, ma relativamente poco studiata per gli aspetti legati alle dinamiche produttive, di posizionamento sul mercato, di sviluppo ed evoluzione del business anche nei rapporti con altri settori industriali.

Per indagare in maniera approfondita sugli aspetti sopra citati, nel 2022 ANFIA, in collaborazione con il Politecnico di Torino, ha deciso di studiare a fondo il settore Motorsport, dando vita al primo Studio in Italia dedicato a questo peculiare settore industriale.

Il Rapporto che ne è derivato parla di una filiera che, grazie alle elevate performance di prodotto e all'ottima reputazione di cui godono i suoi brand, dà un contributo rilevante all'economia italiana, sostenendo la competitività e i livelli tecnologici di alcuni distretti industriali sul territorio.

5.1 I numeri del settore

Nel solco della tradizione del nostro Paese, pur non mancando alcuni grandi player internazionalizzati, la filiera è costituita in prevalenza da imprese medio-piccole di origine familiare, con una posizione stabile nella loro nicchia, da cui non sempre riescono ad uscire per intraprendere attività con un valore aggiunto più elevato.

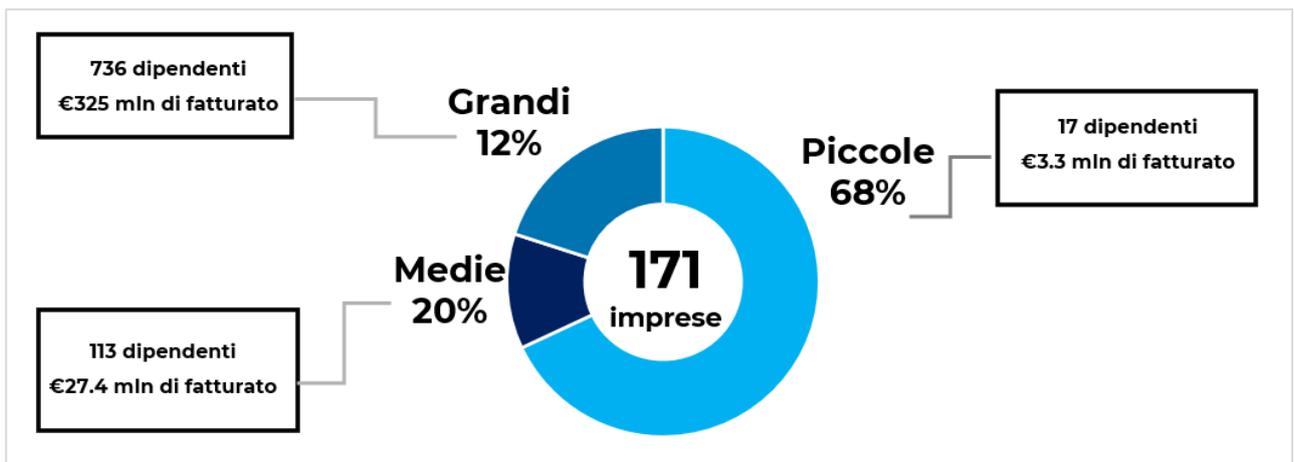
L'universo di riferimento conta circa 200 imprese coinvolte nel Motorsport da un punto di vista industriale.

Dopo un'ulteriore revisione di dettaglio che ha portato ad eliminare imprese che non rispondevano in pieno ai criteri di appartenenza del settore, abbiamo individuato **171 imprese**, che possiamo considerare a pieno titolo come Specialisti Motorsport in Italia.

Come si può evincere dall'infografica sottostante, sono stati individuati tre macro-gruppi in base ai dati di fatturato e al numero di dipendenti:

- 1) **Piccole imprese:** (include circa due terzi del settore), si riferisce ad imprese di dimensioni medio-piccole che hanno in media meno di 20 dipendenti ed un fatturato medio di 3,3 mln di euro;
- 2) **Medie imprese:** (circa il 20% del settore) include imprese di medie dimensioni con un numero medio di 113 dipendenti ed un fatturato medio di 27,4 mln di euro;
- 3) **Grandi imprese:** (12% del totale delle imprese) include imprese di grandi dimensioni, con un numero medio di 736 dipendenti ed un fatturato medio di 325 milioni.

FIGURA 5.1 IMPRESE DEL MOTORSPORT IN ITALIA



Fonte: Studio ANFIA & PoliTO 2022 "La filiera industriale del Motorsport in Italia"

Sulla base dei dati raccolti, quindi, abbiamo potuto stimare la consistenza del settore in **7-8.000 addetti** qualificati e **circa 2 mld di euro di fatturato**, ipotizzando che per i grandi gruppi il Motorsport possa pesare per il 5% del loro fatturato.

Interessante, poi, la distribuzione geografica delle aziende:

- 85% Nord Italia
- 12% Centro Italia
- 3% Sud Italia

FIGURA 5.2 LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA DELLE IMPRESE MOTORSPORT IN ITALIA



Fonte: Studio ANFIA & PoliTO 2022 "La filiera industriale del Motorsport in Italia"

5.2 Perimetro di attività, tendenze e struttura del Motorsport

Il settore **Motorsport** si caratterizza come **un settore di nicchia**, composto in Italia da un numero limitato di imprese di diverse dimensioni, **con una polarizzazione verso imprese medio-piccole**, a controllo familiare, spesso caratterizzato da volumi di vendita relativamente contenuti e da una necessità di importanti investimenti tecnologici per sviluppare nuovi prodotti e per migliorare l'efficienza produttiva degli stessi.

La partecipazione al mercato Motorsport, come emerso dalla nostra indagine, appare variegata in termini di tipologie di competizioni alle quali le imprese offrono i propri prodotti.

Sebbene molte aziende appartenenti alla filiera si rivolgano ad un pubblico amatoriale o a clienti partecipanti a competizioni con un relativamente contenuto grado di severità nei requisiti, è particolarmente rilevante come circa la metà delle imprese sia invece attiva in competizioni di alto profilo, in termini di reputazione e vincoli normativi.

Il grado di varietà relativo alle tipologie di competizioni a cui le aziende rivolgono i propri prodotti, fornisce anche una prima misura del grado di internazionalizzazione delle imprese stesse.

I prodotti offerti, infatti, sono venduti a team e case automobilistiche che partecipano a competizioni di ampio respiro internazionale (ad esempio le varie Formula 1, Formula 2 e Formula 3), ma anche a team che partecipano a competizioni più concentrate in termini geografici (es. Nascar e Indicar).

Per quanto riguarda la **struttura proprietaria**, si riscontra un sostanziale allineamento con quella della maggioranza delle imprese italiane.

Le imprese di grandi dimensioni tendono ad essere parte di gruppi industriali multinazionali, mentre

le imprese di piccole e medie dimensioni sono invece caratterizzate da una struttura proprietaria e di gestione a carattere familiare.

È importante però sottolineare come nell'ultimo periodo si possa notare una crescente tendenza da parte degli imprenditori stessi ad affidare la gestione della propria impresa ad un team manageriale esterno al perimetro della famiglia.

In questi casi si tratta di un vero e proprio cambio di mentalità da parte della Proprietà che, affidandosi a manager esterni, punta a reperire le competenze necessarie per attuare politiche e strategie di continuo miglioramento tecnologico, produttivo e commerciale.

5.3 Organizzazione della filiera industriale

La filiera industriale del Motorsport in Italia risulta essere complessa e regolata da meccanismi di interazione fra imprese che spesso affondano le radici in rapporti interpersonali consolidati nel tempo.

A livello teorico, la prossimità territoriale è uno dei fattori chiave nella comprensione del grado di complessità delle filiere.

Nel caso del Motorsport, ci troviamo in presenza di **una filiera che lavora a prodotti ad alta complessità tecnologica** e che necessitano di elevate personalizzazioni da parte dei clienti.

In questo caso le aziende tendono a concentrarsi geograficamente al fine di sfruttare tre fattori a loro favore:

- 1) **la prossimità territoriale con altre imprese partecipanti alla filiera**: favorisce lo scambio di buone pratiche e di informazioni sui clienti;
- 2) **la vicinanza ai clienti**: consente di ottenere feedback e responsi rapidi e precisi in relazione ai prodotti personalizzati;
- 3) **la disponibilità di un numero adeguato di lavoratori altamente specializzati**: l'elevato grado di specializzazione del lavoro richiesto dalla realizzazione di prodotti tecnologicamente complessi porta la forza lavoro a sviluppare e mantenere competenze specifiche che tendono a radicarsi nel territorio circostante (si pensi per esempio alla Motor Valley dell'Emilia-Romagna).

Per quanto riguarda invece la **parte distributiva**, le imprese del settore spesso hanno **difficoltà ad accedere al proprio mercato di riferimento**, anche a seguito della mancanza di proprie strutture commerciali (fatto a sua volta dipendente dalle ridotte dimensioni aziendali).

Per questo motivo, nella maggior parte dei casi **le imprese del Motorsport si appoggiano a distributori ufficiali** (chiamati **dealer**), affidandosi in maniera minore a filiali presenti nel territorio, che sono più diffuse all'estero che in Italia.

Date le caratteristiche dei prodotti, **i processi di vendita online sono praticamente assenti**, mentre una percentuale ridotta di imprese gestisce la vendita attraverso degli intermediari.

5.4 L'importanza del trasferimento tecnologico

Coerentemente con il concetto di trasferimento tecnologico, le imprese del **settore Motorsport** condividono con altre imprese e/o settori tutta una serie di conoscenze, tecnologie e metodologie, che ne fanno **di fatto un "laboratorio" di innovazione e sviluppo** non solo per le imprese coinvolte nella filiera automotive, ma anche per settori adiacenti.

Il trasferimento tecnologico, fondamentalmente, può essere di due tipologie:

- 1) **Intra-industry:** in questo modello si sfrutta la conoscenza accumulata nello sviluppo e nella realizzazione di prodotti per l'industria Motorsport applicandoli nell'Automotive, al fine di ottenere di economie di scala e/o scopo, coprendo i costi fissi associati alla realizzazione dei prodotti per il Motorsport;
- 2) **Extra-industry:** in questo caso le imprese sfruttano la conoscenza accumulata nello sviluppo prodotto per il settore Motorsport per offrire nuovi prodotti o servizi a settori e/o a nicchie di mercato molto distanti dall'Automotive, con l'abbattimento dei costi di sviluppo di nuovi prodotti ad alto contenuto tecnologico in tali settori industriali.

Fatta questa distinzione, però, occorre sottolineare che, pur avendo tutti e due i tipi di trasferimento tecnologico effetti positivi sulla redditività delle imprese del Motorsport, è soprattutto la capacità di contribuire in modo efficiente (e con alto contenuto tecnologico) allo sviluppo di altre imprese e/o settori ad essere il fenomeno di maggiore interesse e, potenzialmente, un fattore determinante nello sviluppo futuro delle aziende di questo peculiare settore.

5.5 Prospettive di crescita ed elementi di criticità per il futuro

Stante la situazione sinora evidenziata, il settore Motorsport in Italia si dimostra essere relativamente robusto, ma soggetto a potenziali problemi nel lungo periodo dovuti alla mancanza di volumi delle imprese che, unitamente alla limitata capacità di catturare il valore creato e alla situazione di ipercompetitività, espone le aziende del settore ad uno scenario dove i margini potrebbero essere in diminuzione costante e le competenze invecchiare più rapidamente di quanto previsto.

Per mitigare queste condizioni di rischio le imprese dovranno modificare il proprio posizionamento strategico nel futuro prossimo, valutando la diversificazione in altri settori ed introducendo nuove tecnologie.

In altre parole, occorre tener presente che:

- a) **La competizione nell'industria Motorsport è sempre più legata a logiche di prezzo** anziché di valore
- b) **le imprese** partecipanti al settore **faticano ad abbandonare vecchie logiche competitive**

quindi **diventa indispensabile sapersi riposizionare** (almeno in parte) **in nuove filiere a più alto valore aggiunto**, dalle quali ne deriverebbero margini sicuramente più elevati.

5.6 Il ruolo della normativa

Parlando di Motorsport, e di conseguenza di competizioni, non si può dimenticare l'elevata importanza del ruolo della normativa in questo settore.

Tendenzialmente, vi sono due approcci che richiedono modelli organizzativi molto diversi:

- 1) **Normativa “restrittiva”** (es. FIA): questa condizione porta le aziende a lavorare su tecnologie esistenti per individuare soluzioni alternative più complesse, con miglioramenti incrementali; è questa la scelta prevalente nelle imprese Motorsport italiane, che riduce i rischi operativi ma comporta rischi di spiazzamento tecnologico.
- 2) **Normativa “aperta”** (esempio Formula E): permette alle imprese di godere di maggiori margini di creatività, ma presenta anche rischi di insuccesso e (potenzialmente) investimenti superiori rispetto a quanto pianificato.

Tenendo presente questa distinzione, possiamo riflettere sul fatto che, generalmente, esista una relazione positiva tra numero e diversità delle competenze e delle prestazioni, anche se la loro ampiezza comporta un aumento dei costi di comunicazione e coordinamento all'interno delle imprese e spesso porta ad un rallentamento del processo di R&S, aspetto particolarmente problematico in condizioni di ipercompetizione tipiche del settore.

L'ottimizzazione dei processi e delle competenze, quindi, **riveste un ruolo fondamentale** quando si parla di dimensione ed organizzazione delle, soprattutto in un settore fortemente reattivo come quello del Motorsport.

5.7 Considerazioni conclusive

Il settore Motorsport, nonostante le sue limitate dimensioni, **ricopre un ruolo di assoluto rilievo nel panorama dell'economia italiana**, per la sua capacità di sostenere processi di innovazione di prodotto e di processo in molti settori di attività economica.

L'indagine condotta da ANFIA ha consentito di mettere in luce aspetti rilevanti che lo caratterizzano, valorizzandone il **ruolo unico sul contesto produttivo italiano** da una parte, e la necessità di specifiche policy affinché questo ruolo non venga compromesso (con ricadute negative sull'intero settore manifatturiero italiano), ma anzi ne risulti rafforzato.

Infatti, non si possono ignorare gli effetti negativi per i settori manifatturieri dell'economia italiana nel caso in cui il Motorsport entrasse in una crisi profonda capace di ridurne i flussi di conoscenza trasferiti ad altre imprese o ad altri settori industriali.

Questa condizione **richiede lo sviluppo di specifiche policy a livello nazionale**, alla luce dei profondi cambiamenti tecnologici che il settore automotive sta vivendo.

Si tratta, in definitiva, di stabilire nuove traiettorie tecnologiche «condivise», con **incentivi a collaborare con centri di ricerca** negli investimenti in innovazione, soprattutto quelli relativi a ambiti di frontiera in cui la regolamentazione è ancora incerta ma che offrono maggiori possibilità di crescita futura.

Un altro importante sostegno potrebbe derivare dall'**introduzione di misure atte a favorire la crescita dimensionale e nuove forme di specializzazione tecnologica**, anche attraverso processi di aggregazione e consolidamento selettivi.

Tali politiche a sostegno della collaborazione e aggregazione dovrebbero tenere conto del fattore territoriale, per favorire il consolidamento delle filiere "a monte" e farne evolvere le capacità di accesso ai mercati internazionali.

L'ultimo aspetto sul quale poniamo l'accento, potrebbe e dovrebbe riguardare **misure a sostegno delle «filieri locali»** delle imprese del Motorsport attraverso processi di «accoppiamento strategico» (coordinamento nell'uso delle risorse regionali per far fronte alle dinamiche industriali globali), **collegando PMI con risorse e reti intra-regionali ed extra-regionali**, favorendo di fatto il trasferimento tecnologico e la collaborazione di settori differenti.